15e Année N° 729

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

7 Septembre 1912

VIE AU GRAND AIR

BATHIAT S'ADJUGE PROVISOIREMENT LA COUPE POMMERY

Le 31 Août. Bathiat partant de Calais à l'aurore est arrivé à Contis-les-Bains au coucher du soleil parcourant près de 800 kilomètres. (Moteur Gnôme, Hélice Chauvière, Magnéto Bosch, Essence Automobiline et Huile Avion D. F.).

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT

BRISE DE MAI

ED. PINAUD

CYCLES

La Française-Diamant

MOTOCYCLETTES

ITURE DE PROMENADE

DUPONT

Rue Hauteteuille, 10

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

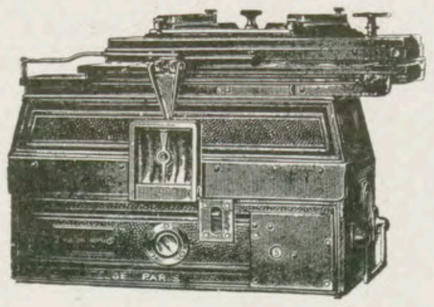
oi Franco du Catalogue

Succursale à Berck-Plage

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

DE HAUTE PRÉCISION

Les SPIDOS et STÉRÉOSPIDOS



Constituent le type PARFAIT de l'appareil à main et répondent à toutes les EXIGENCES

Tous nos Modèles permettent l'obtention d'épreuves en noir et en couleurs

CATALOGUE GÉNÉRAL Nº 8. FRANCO SUR DEMANDE ADRESSEE AUX

Etablissements Gaumont

Société Anonyme au Capital de TROIS MILLIONS de Francs

57, 59, Rue St-Roch (Avenue de l'Opéra) PARIS (1er)

MÉDAILLES BRELOQUES INSIGNES

MODÈLES SPÉCIAUX SUR DEMANDE

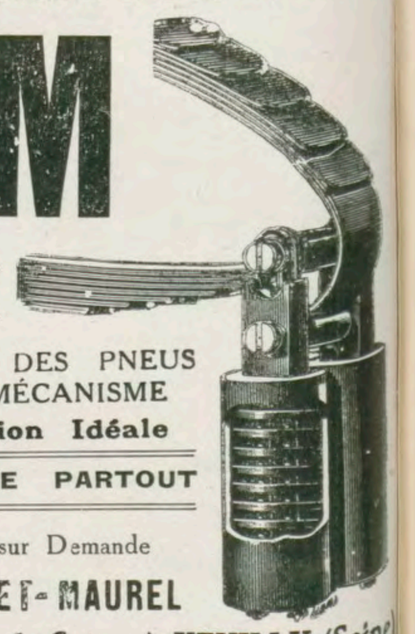
A. LAHURE 23 et 25, rue des Balkans

Téléphone 911-86

Envoi franco du catalogue nº 4

AMORTISSEUR

J. M



Téléph. 501-80

ÉCONOMIE DES PNEUS ET DU MÉCANISME

Suspension Idéale

EN VENTE PARTOUT

Catalogue sur Demande

J. JACQUET-MAUREL

3 et 5, Bd de la Seine, à NEUILLY (Seine)

OFFICIERS MINISTÉRIELS

VENTE en l'étude de Me DE LA MARNIERRE, notaire, au Raincy (S.-et-O.) le 15 septembre 1912 à 2 heures

MAISON A VILLEMOMBLE (Seine)

allée Erasnes, nº 3. Cont. env. 800 mètres.

M. à p. 5.000 fr

resser à Mes COLLIN et LÉGER, avoués à Paris, et DE LA MARNIERRE, notaire, Le Raincy.

Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

OCCASION. Pour cause de départ on céderait de très bonnes conditions, collections de rses publications et revues, état de neuf. re pour tous renseignements à Me Michot, rue de Miromesni, Paris.

PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Service des bagages à domicile

Depuis le 1er mai, la Société anonyme des Voyages Duchemin, d'accord avec la Compagnie P.-L.-M., a organisé un service spécial de livraison à domicile des bagages des voyageurs arrivant à Paris par le rapide de Marseille à 8 heures du matin et par le *Calais-Méditerranée* à 8 h. 50 du matin ; ces bagages peuvent être transportés à domicile par un fourgon automobile dans les 8e, 16e et 17e arrondissements, le matin même avant midi.

Ce service a lieu tous les jours, sauf le dimanche, au tarif ordinaire.

Lire "MUSICA"

Paraissant le 1er de chaque mois

PNEU LUTETIA

CIRCUIT des Alpes Autrichiennes

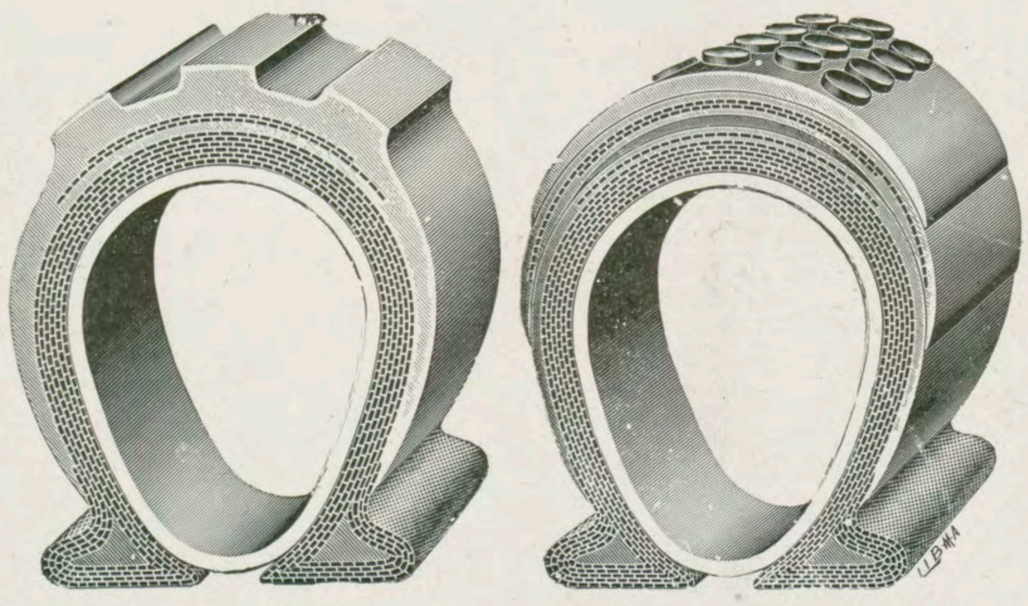
Juin 1912

2.364 kilomètres

3 voitures au départ
3 voitures classées à l'arrivée.

1 diplôme d'honneur.
2 médailles d'argent.

sur pneus triple nervures et antis LUTETIA



MEETING du Mont Ventoux

Août 1912

9e CATÉGORIE COURSE

1er, DE VIZCAYA

SUR VOITURE MUNIE DE PNEUS triple nervures et antis LUTETIA

LE PNEU LUTETIA

SOCIÉTE PARISIENNE DU CAOUTCHOUC INDUSTRIEL

151, quai de Javel, PARIS

Adresse télégraphique : Tchouccaou-Paris

Téléphone : 734-26

La Vie au Grand Air

N° 729 — 7 Septembre 1912

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, September 7th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

G. HORINE, RECORDMAN DU SAUT EN HAUTEUR

Quoique ne s'étant classé, aux Jeux Olympiques, que troisième dans l'épreuve du saut en hauteur avec élan, l'Américain George P. Horine détient le record du monde. Il a, en effet, en Amérique, passé la barre à 6 pieds 7 pouces, soit à 2 m. 006 (ancien record amateur : Sweeney, 1 m. 97). Le record professionnel appartient, depuis 1900, à l'Anglais Baker, avec 2 m. 038. Horine appartient à la classe athlétique de l'Université de Stanford. Il vit à Palo Alto. Il était employé dans une laiterie et s'exerça pendant longtemps, avant de pratiquer le sport, à franchir sa voiture de lait et à sauter par-dessus des chevaux.

LE MEETING DE BOULOGNE

LE TRIOMPHATEUR BOILLOT EN VITESSE

Sur sa merveilleuse Peugeot, Boillot a pulvérisé, à Boulogne, les records du monde, gagnant la Coupe Hénon et réussissant une moyenne de 167 kilomètres à l'heure sur 7 kilomètres de terrain varié, comprenant une rampe d'un kilomètre à 8 0/0. Par endroits, la Peugeot de Boillot dépassa le 200 à l'heure. L'ancien record était de 138 kilomètres à l'heure avec une 200 chevaux. En médaillon : un départ de Boillot.

SOMMAIRE

Bathiat s'adjuge provisoirement la Coupe Pommery .. .. Couverture.
G. Horine, recordman du saut en hauteur 687
Le meeting de Boulogne 688
Propos d'un sportsman : à Saint Malo 689
La leçon de la course de Saint Malo, par André Beaumont 689
Léon Georget for ever, par Jacques Mortane 690
Les grands Tournois, par Joe Bridge 690
A propos du match Paris-Francfort, par Louis Doyen 690
Rabat-Fez, par trois officiers-aviateurs 691
Le Carnet du sportsman 692
La XIX^e course du Bol d'Or 693
Les exploits d'aviation de la semaine 694-695
L. Georget gagne son 7^e Bol d'Or 696
Après Stockholm, par le Capitaine Cariou 697
La passion du Golf, par Paul Hamelle 697
Le Style français, par Géo Lefèvre 697
Le Petit Dictionnaire 698
Le Bloc-Notes de la semaine 699
Les courses des deux ans, par René Rondiet 700
Les courses de la semaine, par Stuart 700
Le meeting de Dieppe 701
Les courses de Chantilly 702
Le monoplan Borel aux manœuvres 702
Le golf sur la côte Normande 703
Le Grand Prix de France, par G. Prade 704

AVANTAGES RÉSERVÉS A NOS ABONNÉS

LE CARNET MULTIPRIMES

Les abonnés de la *Vie au Grand Air* bénéficient de nombreux avantages réunis en un Carnet dénommé le *Carnet Multiprimes*, où ils sont groupés d'une façon très simple et très claire. Le *Carnet Multiprimes* est adressé contre demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0,50 en timbres pour frais divers.

Principaux avantages accordés à nos abonnés :

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50 ;

B) Une réduction de prix sur les Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprimes *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion) ;*

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande) :

D) Les nombreux avantages énumérés au Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et C^ie.*

ABONNEMENTS COMBINÉS

Tout abonné d'un an à la *Vie au Grand Air* qui souscrira également un abonnement d'un an à *Je sais tout* ou à *Fermes et Châteaux* bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois, s'il le désire, ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

ABONNEMENTS PAYABLES EN DEUX VERSEMENTS

A la demande d'un certain nombre de nos lecteurs, nous avons décidé d'accepter désormais le *paiement en deux fois* des abonnements d'un an à la *Vie au Grand Air*. Chaque abonné pourra donc, s'il le désire, nous adresser la somme de douze francs en s'abonnant. La même somme de douze francs sera recouvrée par la poste six mois plus tard. Ces nouvelles conditions de paiement sont valables seulement pour les abonnements *d'un an*.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

A SAINT-MALO

L'évolution se précipite. L'aéroplane, né d'hier, vient de donner naissance à l'hydroplane.

Qu'est-ce qu'un hydro ? Un aéro dont on a remplacé les roues par un ou deux flotteurs : petite différence en soi, immense par ses effets, qui complète la conquête de l'air par la conquête de l'eau, agrandit prodigieusement le champ ouvert à notre essor.

Cet hiver, l'hydroplane avait fait à Monaco de promettants débuts. Les prouesses de Monaco, Saint-Malo vient de les confirmer ; selon le mot du poète il les a même « passées ».

« ... et les fruits ont passé les promesses des fleurs... »

Ces trois journées de la Côte d'Émeraude, nous ont valu le plus émouvant, le plus féerique spectacle ; dans un cadre unique de verdures sombres, de sombres rochers et de villas claires, nous avons vu glisser, voler, évoluer à travers ciel et eau, les libellules artificielles, si frêles et si braves. Nous les avons vues lutter, avec la vague rude et la bise aigre. Plus facile, certes, eut été le tournoi sur un lac, mais bien moins concluant. La rafale soufflait, hérissant la mer moutonneuse, opposant sa cavalerie de « chevaux blancs », pour parler le pittoresque langage de nos voisins, à l'escadron allé des intrus. Je suis encore sous l'impression, de charme, d'effroi, de surprise que me causa l'audace de ces joujoux de toile et de bois, en bataille avec le flot et le vent, et qui, même lorsque, dans ce duel inégal, ils avaient le dessous, qu'un choc plus violent les rabattait, les retournait, ou les empêchait de s'essorer, semblaient jouer encore avec l'ennemi, et capables de prendre demain leur revanche.

Saint-Malo n'a pas été seulement une belle fête, il a été une belle expérience. Dans l'hydroplane, instrument de guerre aujourd'hui, je salue un instrument de tourisme et de joie.

Que nous voici loin du jour, dont quelques années nous séparent à peine, où, sur les déserts glacés de l'Amérique du Nord, Curtiss eut l'idée d'adapter à son aéroplane des patins qui allaient devenir des flotteurs !

AVIATION

La Leçon de la Course de Saint-Malo

L'hydro-aviation est de nature à modifier profondément l'histoire des peuples.

Une course, une compétition entre hommes de même force, de dispositions et d'aspirations égales est toujours une fête de l'énergie humaine, une glorification de la volonté : dans les trois courses qui se sont déroulées à Saint-Malo, dans le cadre grandiose de la Côte d'Émeraude, sur les flots menaçants des parages les plus inhospitaliers, peut-être, de la Manche, ce fut réellement une apothéose du courage français ; je suis heureux de n'y avoir pas pris part pour pouvoir m'exprimer sur cet admirable spectacle en toute sincérité et en toute liberté, comme un amateur, hélas! mais aussi comme un connaisseur.

LABOURET, LE VAINQUEUR, REVIENT EN CANOT AVEC SON PASSAGER, APRÈS SON TRIOMPHE

L'organisation pour le public et pour la presse, pour les autorités et les invités fut parfaite, c'est déjà beaucoup. Quant aux acteurs de cette scène, aux constructeurs et aux aviateurs, luttant, non pas pour le gain, certes! il était bien minime! mais, pour la gloire, pour l'honneur d'avoir, les premiers, vaincu la mer, « c'était à eux de se débrouiller », suivant les expressions mêmes du président du comité. Les importantes maisons (le président du comité lui-même se trouvait être le directeur de l'une d'entre elles), secondées par une organisation puissante, se débrouillèrent donc, et les jeunes venues, celles qui disposaient de moyens plus modestes, mais qui, cependant, avaient fait un effort pour prendre part à la lutte, se « débrouillèrent » moins bien, ou même mal; et la mienne fut de ce nombre, hélas! Elle manqua, au dernier moment, d'un canot automobile pour conduire son appareil sur la ligne de départ, y arriva trop tard et fut éliminée du même coup pour toute la durée de la course.

Quant au règlement, il fut violé, comme presque tous les règlements, par une partie des concurrents, et cela, par suite des interprétations différentes faites par les commissaires sportifs sur un de ses principaux articles, le désormais fameux article 15 :

« Dix minutes avant l'heure fixée pour les départs, les appareils devront être posés sur l'eau, dans l'anse des Bas-Sablons, à une distance d'au moins 100 mètres à l'est de la ligne de départ ».

Pour beaucoup de personnes, quand un oiseau se « pose », c'est qu'il s'arrête de voler : les hydro-aéroplanes devaient donc aller s'arrêter dans le lieu indiqué par l'article 15, et reprendre leur départ le moment venu.

Mais, au contraire, certains commissaires autorisèrent les concurrents qu'ils patronaient à effleurer légèrement les vagues en vitesse au lieu indiqué et à reprendre leur course sans arrêt.

Or, il y avait dans l'anse des Bas-Sablons, le premier jour de la course, une houle de un mètre de hauteur, fort gênante pour les concurrents scrupuleux qui étaient allés y prendre le départ, et le vent y retourna même l'un d'eux avant qu'il ait pu se mettre en marche. Cet accident aurait dû créer un précédent et obliger le comité à l'application stricte du règlement. Il n'en fut rien : bien mieux, une question sur laquelle tous les commissaires furent d'accord, ce fut le rejet de toutes les réclamations qu'entraînèrent l'inobservation de l'article 15 ; il est vrai qu'à partir de ce moment il fut observé à la lettre : mais il était un peu tard pour la bonne règle.

Mais la course fut belle et merveilleuse comme toute grande chose nouvelle qui prend naissance sous vos yeux. L'aviation vient de pousser vers la mer une ramification puissante qui, peu à peu, deviendra la branche maîtresse de l'arbre et c'est à cette éclosion que nous venons d'assister en France. La France semble, en effet, avoir été marquée par le destin pour servir de berceau aux nouveautés de la conquête de l'air : dans la loi inéluctable de la lutte des peuples les uns contre les autres, dans ce déplacement irrésistible et naturel des races du Levant vers le Couchant, à toutes les époques de l'Histoire, les Mongols marchèrent sur les Slaves qui se précipitèrent sur les Germains, lesquels se ruèrent sur les Francs, et ceux-ci, acculés aux vagues de l'Océan, eurent de tous temps besoin de toutes leurs forces physiques et de toutes leurs facultés d'invention pour résister aux invasions orientales, et c'est peut-être de là que vient leur génie et leur ténacité à conquérir les voies de l'air d'abord au-dessus de la terre, puis, au-dessus des horizons marins pour pouvoir marcher à leur tour vers l'Occident.

Les quotidiens sportifs ou autres ont dit jour par jour les péripéties de la lutte, je n'y reviendrai donc pas : il y eut des incidents de toutes sortes, des chutes à pic dans les vagues, des plongeons d'appareils montés par deux et trois passagers, des appareils faisant panache, d'autres jetés à la côte et mis en pièces par la violence des lames, il y eut même une chute sur la terre ferme, fort heureusement sans suites très graves et c'est au prix de tous ces dangers évités que les vainqueurs conquirent la gloire d'avoir, les premiers, réellement maîtrisé la mer. Deux jours de tempête (le premier et le troisième) encadrant un jour pluvieux et maussade (le deuxième) ne parvinrent pas à arrêter les hommes qui avaient pris pour objectif de dompter le vent et l'Océan.

Leur petite cohorte est digne des glorieux corsaires dont la cité Malouine était le lieu d'origine en même temps que le point de départ de leurs exploits.

Quant aux conclusions, aux leçons à tirer de l'expérience, elles se révéleront plus nettement avec l'usage, avec la pratique constante de la navigation aéro-maritime; un seul contact semble, en effet, insuffisant pour fixer définitivement la doctrine qui doit présider à la construction de l'hydro-aéroplane. Biplan ou monoplan? Flotteur unique ou flotteurs multiples? Les deux écoles sont nées, et il se passera encore du temps avant que la question soit résolue par l'affirmative dans un sens ou dans l'autre.

Tout ce que l'on peut dire, c'est que la victoire a été, cette fois, aux volumineux et lourds biplans munis de flotteurs jumeaux et d'un moteur puissant. L'appareil rapide, au flotteur unique, s'est vu enlever la première place, faute de pouvoir enlever assez de passagers; mais, à voir sa facilité d'envol, sa maniabilité, sa rapidité d'ascension et sa vitesse comparée à celle de ses énormes compétiteurs, on se demande si, dans certaines circonstances et avec un autre règlement, il ne prendrait pas une revanche éclatante et ne serait pas mieux adapté au rôle qui lui serait dévolu dans une guerre navale.

La lutte est donc ouverte, chacun poursuivra ses recherches dans le sens où le pousse son esprit et les polémiques et les théories iront leur train; mais ce qui ressort bien nettement de toutes ces considérations, c'est que, jusqu'à une certaine distance de la côte, la mer se trouve désormais conquise, et qu'une route aérienne, invisible mais presque sûre, unit désormais les îles au continent en les modifiant dans leur essence même. Et peut-être ces insulaires devinent-ils dans un avenir lointain encore, il est vrai, mais inévitable, une perturbation profonde dans leur manière d'exister, de combattre et de dominer!

André Beaumont.

CYCLISME

Léon Georget for ever

Pour la septième fois, Léon Georget gagne le Bol d'Or.

La grande épreuve classique d'endurance sur piste, le Bol d'Or, vient d'être, pour Léon Georget, l'occasion d'un nouveau triomphe. Pour la septième fois, dont six consécutives, le Châtellauradais a réussi à jouer avec ses adversaires durant les vingt-quatre heures. Et si le début de l'épreuve fut passionnant, il faut avouer que la fin manqua du plus strict élément d'intérêt. Georget terminait, en effet, avec 24 kilom. 500 d'avance sur le second, Lafourcade, 65 kilom. 250 sur le troisième, Eigeldinger, 87 kilom. 750 sur le quatrième, Niedergang, et 120 kilom. 500 sur le cinquième, D'Hulst. Vous avouerez qu'un walk-over n'aurait pas été moins impressionnant.

Durant les dix premières heures cependant, le public suivit avec angoisse la chasse que se livraient Léon Georget, Lapize, Lucien Petit-Breton et Emile Georget. Ce combat eut pour résultat de faire tomber les records du monde jusqu'à la dixième heure. Mais, successivement, les abandons se produisaient. Lapize avait trop présumé de ses forces, partant à une allure de record (les 50 premiers kilomètres furent couverts en 1 h. 40 s.). Il était certain qu'il ne pourrait maintenir sa position et que, dès qu'il se verrait menacé par les suivants, il s'arrêterait, ce qui se produisit à la huitième heure. Si, pour le public, il était certain que le vaillant routier n'irait pas jusqu'au bout, un problème se présentait à ses yeux : Léon Georget ayant suivi tous les trains, même les plus fantastiques, ayant prouvé sa supériorité sur Lapize, s'étant dépensé terriblement pendant le premier tiers de la course, pourrait-il résister et ne serait-il pas assailli par la défaillance? Telle était la seule question en suspens. Et on voyait déjà en Lucien Petit-Breton et Emile Georget, les candidats à la victoire, si le coup de théâtre supposé se produisait. C'était d'ailleurs mal connaître les ressources de Léon Georget qui, à aucun moment, ne fut en difficulté. Durant les premières heures, il passa son temps à essayer de décoller Lapize de sa roue. Il ne put y réussir. Quels que fussent ses démarrages, l'homme au maillot tricolore était toujours là. A un moment même, profitant d'une crevaison du tandem qui entraînait Georget, il s'assura un tour. Mais le Châtelleraudais prenait bientôt sa revanche, accumulant tours sur tours d'avance sur le courageux, mais téméraire Lapize.

Le spécialiste des 24 heures pourrait être battu, semble-t-il, dans un seul cas : celui où une maison engagerait deux coureurs, dont l'un mènerait un train d'enfer, pendant 10 ou 12 heures, forçant ainsi Léon Georget à se dépenser sans cesse, et abandonnerait ensuite pour permettre alors à son camarade d'écurie de forcer l'allure, rattraper son retard, livrer un nouvel assaut à l'invincible et peut-être, alors, l'obliger à s'avouer vaincu. Je crois qu'il n'y aurait pas d'autre moyen de triompher et n'est-ce pas là le plus bel éloge que l'on puisse faire du loyal et énergique coureur ?

Après l'abandon de Lapize, Emile Georget s'arrêta à son tour, à la dixième heure, puis Vandenberghe, à la quatorzième, et Petit-Breton, enfin, à la seizième. Le pauvre garçon qui n'avait jamais cessé de se maintenir dans les trois premiers et auquel les compétences reconnaissaient une chance de premier ordre, dut s'arrêter, sa rotule, mal recollée, le faisant odieusement souffrir. Il avait les genoux en sang et ce fut avec regret qu'on le vit éliminer de la lutte où il avait si souvent brillé jusqu'alors. Lapize, Emile Georget et Petit-Breton ayant abandonné, l'intérêt de la course diminuait étrangement.

C'est là, d'ailleurs, le sort du Bol d'Or, le plus souvent. Dès que les grands champions constatent qu'ils ne peuvent gagner et qu'ils devront se contenter, s'ils persévèrent, des places secondaires, ils préfèrent disparaître de la compétition plutôt que de jouer les utilités. On ne peut guère le leur reprocher. Gagnants ? Ils touchent la forte somme, en rapport avec l'effort fourni. Vaincus, ils ont à peine quelques centaines de francs et, certes, pour tourner 24 heures !...

Le résultat navrant de la supériorité incontestable de Léon Georget est que si les douze premières heures sont souvent intéressantes, les douze dernières sont toujours lamentablement navrantes. Le public s'en est bien rendu compte, d'ailleurs. Alors que la soirée de samedi, s'était déroulée devant une salle presque comble, l'après-midi du dimanche vit des rangs de spectateurs fort clairsemés.

Certes, il est très beau d'assister à la performance de Léon Georget, mais, chaque année, elle ressemble à celle de l'année précédente. Ses adversaires, qui ont suiviun train ralenti au début, se font acclamer par leurs démarrages successifs. La foule admire leur fougue et les considère presque supérieurs au vainqueur. Mais « rien ne sert de courir, il faut partir à point ».

Léon Georget est le roi des 24 heures ! Toute l'année, il se prépare au Bol d'Or. C'est sa course. Elle lui appartient et on se demande qui réussira à le battre. Depuis six ans, personne ne l'a menacé et nous commençons presque à lui en vouloir de sa maëstria qui nous prive des luttes palpitantes, sans quoi le sport connaît la monotonie atroce des heures qui ne finissent jamais.

Et ce n'est point parce que nos oreilles seront écorchées par les sons discordants d'une harmonie bruyante et d'une fanfare en délire, que nous pourrons trouver passionnante l'exhibition d'un Léon Georget, se promenant par-dessus un lot courageux, certes, mais peu rapide.

JACQUES MORTANE.

ESCRIME

Les Grands Tournois

Trouville, Dieppe, Uriage.

JACQUES PINGAUD, ayant coupé son bouc, gagna le Tournoi de Trouville... C'est un exploit dont Samson, jadis, eut été bien incapable, puisqu'il paraît que la force de cet antique champion croissait en raison directe de son système pileux !... N'allez pas dire maintenant que notre race dégénère !... Brisson partagea, avec Pingaud, la première place d'une finale difficile, après des barrages émotionnants qui ne purent cependant les mettre d'accord. Bourgoin, de Le Nux, troisièmes *ex æquo*, Maurin, Pollitzer, de Le Croix, Guignard, etc..., se partagèrent les places d'honneur; puis Bernard Gravier, décidément inlassable, Lippmann et Brisson, défendant les couleurs de Trouville, remportèrent la Coupe Inter-Plages devant Villers et le Havre.

GEORGES TROMBERT

A Dieppe, le match annuel franco anglais permit à nos représentants de doubler à peu près les insulaires : 36 touches à 60 ! L'excellent Bourgoin commandait cette équipe homogène où brillaient des épéistes notoires : Delevoye, Mayer, Buchard, Rochette, Millot qui n'en sont pas à leurs premiers succès !

Aux environs de Lyon, Georges Trombert remporte brillamment toutes les épreuves du Tournoi de Charbonnières et le Challenge de la Source. Il est suivi de Charles Clergué et de Guillermin, remarquable tireur, tout jeune encore, mais doué de moyens physiques exceptionnels qui l'aideront à devenir bientôt un grand champion, s'il veut profiter des leçons et de l'expérience de ses camarades de salle. Ces trois tournois furent organisés dans la perfection. Leur succès complet fut légitime.

Enfin, nous voici à Uriage !... La *Rapière*, de Grenoble, chargée de remettre en compétition la Coupe *internationale* Albert Marone, gagnée deux fois déjà par la France, invita bien deux équipes *nationales* étrangères, mais oublia complètement de faire appel à la nôtre, et ce furent des équipes françaises *régionales* qui furent opposées à l'Italie, avec une désinvolture singulière ! Naturellement, malgré la valeur des Lyonnais et la forme éblouissante de Trombert, qui parvint à se classer premier devant les Italiens, Olivier et Nedo-Nadi, nos représentants furent battus, et la Coupe Albert Marone, dont nous sommes ainsi frustrés, passe de l'autre côté des Alpes !... Le résultat aurait été tout autre si nos compatriotes, vainqueurs des Belges, à Ostende, avaient été conviés !...

On se demande, alors, à quoi sert notre Fédération Nationale, où pourtant les hommes énergiques ne manquent pas ? Si le premier venu peut, à son gré, inviter ou ne pas inviter notre équipe *nationale* et disposer, selon son bon plaisir, des challenges internationaux, dont nous sommes détenteurs, pour les offrir, en quelque sorte, à l'étranger, à quoi bon remuer ciel et terre, et se mettre, en voulant les accorder, tous les escrimeurs à dos, pour choisir tous les ans, quinze gaillards qui n'auront plus qu'à se croiser les bras pour regarder les autres se battre ? ?...

Dans l'intérêt de notre sport, la Fédération se doit à elle-même de faire, dans certains cas, acte d'autorité...

JOE BRIDGE.

AVIRON

Match Paris-Francfort

Quelques souvenirs sur le Challenge Louis Doyen.

LORSQUE, le 25 août 1901, fut couru à Paris, le premier *match Paris-Francfort*, devant plus de vingt-cinq mille spectateurs, le succès de cette épreuve internationale à huit rameurs de pointe avec barreur, dépassa mon attente. A cette époque déjà lointaine, M. Latenburg, alors président du Frankfürter Regatta Verein, qui signa avec M. Lagogué et moi, le contrat « intervilles » qui nous lie, espérait que ce match vivrait peut-être bien dix ans. M. Latenburg doit être satisfait, car le 25 août 1912, à Francfort, son successeur, M. Kahn, m'a donné rendez-vous au vingtième anniversaire de notre match et cette manifestation nautique, désormais *classique*, semble devoir devenir perpétuelle, à l'instar du match Oxford-Cambridge, comme son challenge, le *Jason*, l'indique, sur le désir du fondateur. Malgré une série ininterrompue de cinq victoires pour Paris, les vaillants rameurs de Francfort ne sont nullement découragés et feront l'impossible pour prendre une brillante revanche l'an prochain, à Paris. Voilà, certes, une nouvelle, confirmée par mon excellent ami, M. Bernard Kahn, qui remplira de joie ceux qui prédisent volontiers la disparition du match Paris-Francfort. Quoiqu'il en soit, le dieu du hasard a voulu que le douzième match soit couru le jour de la saint Louis, et que je constate, comme en 1901, une victoire française. Voilà, certes, la plus belle récompense que je pouvais espérer, après tant d'entraves semées sur ma route, depuis la création, déjà si laborieuse, de cette épreuve nautique.

M. Bernard Kahn, dans un discours humoristique, s'est plu à rappeler cette heureuse coïncidence de date et à nous dire qu'il était confiant dans l'issue de la lutte, parce que saint Bernard avait donné la victoire à son équipe mixte, le 20 août, dans l'épreuve éliminatoire allemande.

Mais saint Louis me fit gagner la finale : donc saint Louis est plus fort que saint Bernard !

Mais laissons aux rameurs le soin de choisir le saint qui leur donne la victoire finale et parlons davantage de véritable sport.

Le douzième match fut couru par un soleil radieux, en présence d'une foule en délire, perchée sur les toits, les arbres, s'écrasant aux fenêtres et faisant subir, aux trois ponts à franchir par les concurrents, une charge d'essai garantissant une résistance à toute épreuve. Durant les 2.500 mètres d'une lutte acharnée, nous étions assourdis, à bord du canot à pétrole *Opel*, par une formidable rumeur, rappelant le grondement d'un orage lointain : c'est dire quel était l'enthousiasme des soixante mille spectateurs pour les vaillants rameurs.

A cinq heures, le starter, M. Prætorius, de Strasbourg, donna le départ et Paris, ramant à 38, prit cependant rapidement trois quarts de longueur à Francfort, mal parti, et tirant 40 coups d'avirons dans la première minute.

Devant le garage de la « Germania », Francfort fit un bel effort et rattrapa un peu Paris jusqu'au pont Guillaume; cependant, Paris reprit ses trois-quarts de longueur 100 mètres après ce pont. A 200 mètres de l'arrivée, les rameurs du Rowing Club de Paris produisaient leur effort final auquel Francfort répondit avec une véritable furia pour combler presque son retard et finit avec 3 mètres seulement de retard.

L'équipe de Paris, y compris le barreur, pesait 659 kilogrammes et l'équipe allemande 625 kilogrammes. L'équipe de Paris couvrit les 2.500 mètres en 8 m. 12 s. 1/5; l'équipe de Francfort le fit en 8 m. 12 s. 3/5. Le juge arbitre était M. Dœring, de Mannheim, le juge à l'arrivée M. Merck d'Offenbach et le chronométreur M. Hilpert.

A bord du canot automobile *Opel*, de Mayence, se trouvaient M. Kahn, président du Frankfürter Regatta Verein; M. Louis Doyen, fondateur du match; le juge arbitre et le chronométreur. Sur le vapeur *Greif* avaient pris place M. Claudel, consul de France; M. Simon, délégué de l'équipe française; M. Lissmann et des personnalités de marque.

Au banquet, des discours furent prononcés par M. Kahn, M. Claudel, consul général de France, M. Louis Doyen, MM. Simon et Zohm. Des médailles d'or furent remises aux vainqueurs, au fondateur du match et à M. Simon, et les courageux Francfortois reçurent des médailles d'argent.

Enfin, chacun se quitta en se donnant rendez-vous l'an prochain à Paris, où on espère courir le match dans les murs mêmes de la capitale. Voilà le vœu le plus cher des fervents de l'aviron.

LOUIS DOYEN,
fondateur du matchParis-Francfort.

RABAT-FEZ PAR TROIS OFFICIERS-AVIATEURS

LE DÉPART DES APPAREILS DE RABAT

Les officiers-aviateurs qui se trouvent au Maroc, les lieutenants Van den Vaero, Do-Hu et Trétarre, viennent, on le sait, d'accomplir un splendide voyage aérien de Rabat à Fez. Le 11 août, le lieutenant Trétarre partait à 4 h. 10 de Rabat, par un très fort vent debout, et arrivait à Fez à 5 h. 20. Le 15, ses camarades, Do-Hu et Van den Vaero, le rejoignaient. Ils quittaient tous deux Rabat à 4 heures et arrivaient ensemble à Fez à 5 h. 50. Le lendemain, ils évoluaient longuement au-dessus de la ville, impressionnant profondément la foule. Comme récompense, le lieutenant Trétarre, qui avait fait le voyage sans autorisation, va être renvoyé à son corps. Cette mesure est aussi injuste que maladroite. De gauche à droite : les lieutenants Van den Vaero, Do-Hu et Trétarre. (Monoplans Blériot, hélices Chauvière.)

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 8 SEPTEMBRE. — *Athlétisme.* — Le Tour de Paris pédestre 42 kil. 2 51.

DIMANCHE 8 SEPTEMBRE. — *Cyclisme.* — Réunion au Vélodrome du Parc des Princes.

DIMANCHE 8 SEPTEMBRE. *Hippisme.* — Courses de Chantilly (Prix la Rochette).

DIMANCHE 8 et LUNDI 9 SEPTEMBRE. — *Automobile.* — Le Grand Prix de France (automobiles et motocyclettes), sur le Circuit du Mans

LUNDI 7 SEPTEMBRE. — *Hippisme* — Courses au trot à Saint-Cloud.

MARDI 10 SEPTEMBRE. — *Hippisme.* — Courses au Tremblay.

MERCREDI 11 SEPTEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Chantilly. — A Doncaster : le Saint-Léger.

JEUDI 12 SEPTEMBRE — *Aviation.* — Debut du meeting de Chicago : Coupe Gordon-Bennett.

JEUDI 12 SEPTEMBRE — *Hippisme.* — Courses au Tremblay.

VENDREDI 13 SEPTEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Maisons-Laffitte.

SAMEDI 14 SEPTEMBRE. — *Hippisme.* — Courses au trot à Saint-Cloud.

L'aviateur Bathiat nous raconte son voyage de 800 kilomètres.

Le brillant aviateur Bathiat, qui vient d'accomplir le magnifique voyage Calais-Contis-les-Bains, soit près de 800 kilomètres, ce qui lui a valu de détenir provisoirement la Coupe Pommery, dont la prime en cours arrivera à échéance le 31 octobre, nous a adressé ses impressions de vovage, que nous sommes heureux de publier :

Mon cher Jocker,

Je me fais un plaisir de vous raconter, en quelques mots, mon voyage aérien Calais-Contis-les-Bains.

Parti de Mourmelon en vol, je m'étais rendu à Calais, comptant y prendre le départ pour la Coupe Pommery. Samedi, le vent était nord-ouest. Mon chronométreur et ami Salomon me souhaite bonne chance. Ma femme est là : elle ne dit rien, mais m'embrasse tendrement, comme si elle ne devait pas me revoir. Je pars ! La brume est épaisse. Impossible de monter à plus de 300 mètres. Je passe sur Boulogne, Abbeville, j'atterris à Amiens où je fais le plein et je repars pour Saint-Cyr. Après quelques minutes de vol, un cylindre ne donne presque plus. C'est un ressort d'admission qui est cassé, sûrement. Je marche avec 6 cylindres seulement, dans un brouillard tel que je dois me maintenir à 50 mètres. Voilà Saint-Germain. J'arrive à Saint-Cyr.

Pour vous donner une idée de la brume, le lieutenant Challes, pilotant un biplan, ne m'avait pas aperçu, alors que j'étais passé à 200 mètres à peine de lui. Les officiers aviateurs m'accueillent de façon charmante et tandis que je conte mon voyage aux lieutenants Bousquet, Varein, Challes, etc., un sapeur me change les ressorts d'un clapet d'admission qui étaient tous cassés. Je repars le vent est devenu sud-ouest, c'est-à-dire le seul que je redoutais.

Je prends la première voie ferrée, celle qui conduit à Tours, et je la suis. Mais je dois encore m'arrêter, la tige d'une soupape d'échappement s'étant cassée. Je la change et repars.

11 h. 1/2. Châteaurenault ! J'ai faim ! Je descends et je mange. Une heure après, je repars et m'en vais, sans histoire, mais avec beaucoup de remous, jusqu'à Poitiers, où je suis reçu par le Président de l'A. C.

A 3 heures 5, nouveau départ pour Bordeaux. Jamais je n'ai tant lutté de ma vie et c'est mort de fatigue que j'atterris à la Croix-d'Hins. Lafargue fait mon plein d'essence et d'huile et je repars, viâ Biarritz, à 6 heures 5. Impossible d'y arriver, le vent est sud, j'atterris à Contis-les-Bains, dans les Landes, et y trouve le lieutenant Hériard-Dubreuil, qui fut charmant pour moi.

Mon voyage était terminé, mais mon but n'était pas atteint. J'aurais voulu faire Calais-Biarritz, que je considère comme très possible.

Et, de retour à Bordeaux, la lecture des journaux et des éloges qu'ils m'ont adressés, m'a immédiatement reposé de mes fatigues. Pour un peu, je recommencerais !

LÉON BATHIAT.

On ne saurait trop admirer la simplicité de cette lettre, contant l'un des plus beaux exploits accomplis jusqu'ici !

L'Allemagne fait beaucoup de bruit sur un appareil qui n'a pas volé.

Les journaux allemands parlent avec admiration, mais en termes mystérieux, d'une invention destinée à révolutionner le monde. On le conçoit aisément lorsqu'on apprend de quoi il est question.

Il s'agit d'un aéroplane capable de rester immobile dans l'air. Pas plus ! Outre l'hélice propulsive, il existe une hélice ascensionnelle qui permet à l'appareil de quitter le sol verticalement, sans rouler, et de garder l'immobilité absolue dans les airs. Il suffit, pour cela, d'arrêter l'hélice propulsive. Le fuselage affecte la forme d'un long canot, muni de roues latérales creuses, qui lui permettent, éventuellement, de se tenir sur l'eau. L'appareil sera actionné par trois moteurs de 150 chevaux chacun, capables de lui imprimer, avec quatre personnes, une vitesse de 80 kilomètres à l'heure et d'atteindre une altitude de 500 mètres en trois minutes !

Suivant les journaux d'Outre-Rhin, « cet appareil doit donner à l'aviation militaire allemande, une supériorité égale à celle qu'elle possède avec ses dirigeables » ! Acceptons-en l'augure, mais, peut-être, avant de s'enthousiasmer, ferait-on mieux d'attendre que cet engin fût établi et eût au moins quitté le sol.

Ce qu'est l'aéroplane américain de la Coupe Gordon-Bennett.

Le monoplan de course commandé par l'Aéro-Club de l'Illinois pour prendre part à la Coupe Gordon-Bennett d'aviation a été établi par les Sociétés Burgess et Curtiss et est depuis quelques jours à Chicago.

Cet appareil, disent les Américains, est, de beaucoup, le plus rapide qui ait jamais été construit Outre-Atlantique. A voir ses petites ailes, on se demande comment elles peuvent soutenir le poids du moteur, dont la puissance dépasse tout ce qui a été fait jusqu'ici en Amérique. Il a 14 cylindres et une force de 160 chevaux.

Dans ses principales lignes, le Burgess-Curtiss ressemble au Nieuport, quoique plus petit. Le conducteur est couvert de tous côtés et son appareil a l'aspect d'un poisson à tête plate, effilé à l'arrière. Sa longueur est de 7 mètres et son poids de 155 kilos environ.

Que fera cet appareil contre les Deperdussin de Védrines et de Prévost ou l'Hanriot de Frey ?

Les Reliability Trials d'Angleterre, en motocyclette, ont du succès.

Sous la pluie et la grêle, sur les routes détrempées, les concurrents des 6 jours, des Reliability Trials d'Angleterre (motocyclettes et machines connexes), ont commencé leur tâche géante. Le mauvais temps ne les a pas effrayés, puisqu'ils étaient 128 au départ ! dont 107 machines « solos », 6 « cyclo cars, et les autres, bicycles à 2 cylindres avec sidecars ». Une imposante armée !

Deux records de champions battus par une femme, en natation.

Les nageuses d'aujourd'hui ne se contentent pas de battre leurs records — leurs records c'est leur bien — elles battent aussi les nôtres et ici elles dépassent la mesure permise à leur faiblesse. L'autre jour miss Lily Smith a nagé les 20 milles qui séparent Douvres de Ramsgate en 6 h. 1/4. Or, en 1875, le capitaine Webb avait mis 8 h. 1/2 pour faire le même parcours, et en 1906, Jabey Wolffe avait abaissé ce temps à 6 h. 35 ; soit 20 minutes de plus que miss Smith. A Saint-Massaret, à Deal, la vaillante nageuse a été acclamée ; à l'entrée du port de Ramsgate, elle a rencontré une forte houle, mais son trudgeon a triomphé de tous les obstacles. Elle est la première femme à accomplir ce tour de force, Son alimentation a consisté en beefstek, raisin, pudding au riz et thé. Elle avait pour pilote Pearson, le même qui servit de guide à Burgess dans sa traversée du détroit. A bord du bateau escorteur, on avait installé un gramophone qui ne cessa de jouer des airs « exhilarants » disent nos confrères anglais, pour entraîner miss Lily Smith. Il paraît que celle ci songe à essayer la traversée de la Manche la semaine prochaine. J'admire miss Lily Smith, mais je parierais pour la Manche.

Deux championnats de natation en Angleterre.

La saison de natation bat son plein de l'autre côté du « Ruisseau d'argent » Parmi les innombrables events qui s'y disputent chaque jour, deux à noter, particulièrement : Les 1000 yards amateurs des comtés du Nord à Bury, gagnés brillamment par H. Taylor le tenant du titre en 14m.42 s. 3/5 ; et le championnat des 440 yards (quart de mille) en eau salée, qui se disputait à South Shields et qui a été enlevé par Halfield (champion déjà des 500 yards et du mille) devant F. J. Carr et E.-H. Junes, en 4 m. 54 s. 4 5. le « troisième meilleur temps » dit le journal, depuis la fondation de l'épreuve en 1884.

Deux défis sont lancés au champion du monde d'aviron.

Barry, le nouveau champion sculler du monde n'aura pas joui longtemps de son titre, en paix et tranquillité. Déjà deux défis viennent de lui être lancés ; le premier par Pearce, l'Australien, qui est prêt à le rencontrer n'importe où pour n'importe quoi (on dit qu'il a beaucoup progressé depuis son match avec Arnst en 1911) ; le second par Edward Durnan, le vainqueur d'Hackett, qui désire lui aussi disputer à Barry le championnat de la rame sur la Tamise, en automne. La parole est au défié.

Le Championnat de dames et le Miroir d'argent.

Puisque nous sommes au chapitre « sculling » saviez-vous qu'il existât un championnat de sculling pour dames ? Il vient d'être gagné par Miss Lucy Pocock, sur la Tamise, battant d'une demi-longueur Miss Brady ; Miss Haines, troisième. La course se disputait entre Craven Cottage et Putney Pier, distance 1.000 yards. La gagnante a reçu une Coupe de 50 guinées, offerte par le Daily Mirror, plus un prix de 10 guinées : 2e prix, 5 guinées ; 3e prix, 3 guinées. Ajoutons qu'à chaque concurrente, il était donné un miroir à poignée d'argent : symbolique souvenir.

L'Angleterre gagne le « tournoi triangulaire ».

Devant 50.000 spectacteurs, parmi une scène de formidable enthousiasme, l'Angleterre vient de battre l'Australie, à l'Oval, et de gagner du même coup le tournoi « Triangulaire », institué entre les trois grands pays cricketers : Angleterre, Australie, Afrique. La partie a été aussi sensationnelle que l'aurait pu souhaiter le plus fanatique admirateur du noble jeu. Nombreuses et passionnantes péripéties. « On a vu deux capitaines anglais, Fry et Douglas, triompher de toutes les difficultés, présentées par la traîtrise du Jutch » et le bowling des Australiens, puis une défaillance extraordinaire des insulaires, 5 wickets anglais tombent pour un seul run. Quand l'Australie prit la seconde fois le but, il lui fallait, pour gagner, 310 points. Et il sembla qu'elle le ferait, Mac Cartney et Jenninps frappaient librement, et Barnes, le plus grand bowler d'Angleterre, n'avait pour eux pas de terreur. Puis changement à vue ; effondrement des Australiens ; dont les 8 derniers batsmen n'ajoutent à leur total que 19 points. Le match a duré 4 jours. Et que dire de l'esprit sportif de ces 50.000 spectateurs, qui sous la pluie, presque continuelle, n'ont pas déserté leur poste !

Rappelons pour mémoire les résultats de cet historique tournoi :

	parties jouées	gagnées	nulles	perdues.
	—	—	—	—
Angleterre	6	4	2	0
Australie	6	2	3	1
Afrique	6	0	1	5

Les oiseaux intelligents ne craignent plus les aéroplanes.

Un rapport extrêmement curieux, adressé au ministère de l'Agriculture par un inspecteur forestier, à l'occasion de l'ouverture de la chasse, révèle chez les cailles et les perdreaux de singulières qualités de discernement.

Depuis quelques années, en certaines régions, les chasseurs déploraient la rareté de ce gibier. Le correspondant du ministère dut en rechercher les causes. Elle sont multiples. Mais l'une d'elles attira spécialement son attention.

Il constata, en effet, que cailles et perdreaux avaient déserté surtout les régions où se trouvent les aérodromes. Il remarqua aussi que ce gibier avait peu à peu repris ses quartiers, après les premiers vols d'aéroplanes.

Prudemment les perdreaux et les cailles avaient d'abord émigré en présence des biplans et des monoplans qui pouvaient bien être de formidables oiseaux de proie.

Puis, les compagnies de perdreaux, le fait a été vérifié, envoyèrent des éclaireurs aux aérodromes. Ces éclaireurs comprirent que les grands oiseaux aviateurs n'étaient nullement inquiétants.

Ils prévinrent leurs camarades et, à Buc comme en Champagne, le gibier est revenu et il y est aujourd'hui aussi abondant que partout ailleurs.

Avis à nos pilotes adeptes de la chasse !

Nouvelle à la main.

Le Concours d'Aviation Militaire Anglaise a permis d'enregistrer une nouvelle preuve du chauvinisme de nos voisins. Pour eux, le sport semble souvent être une loterie où ils s'arrangent afin de sortir les numéros gagnants.

— Messieurs les Anglais, tirez les premiers !

JOCKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 26 AOUT AU 1er SEPTEMBRE 1912

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 26 AOUT. — Saint-Malo — Le meeting de Saint-Malo est gagné par Labouret (9 points) devant J. Benoist (14 points), Molla (16 points), Renaux (21 points), Weymann (25 points) et Mesguich (36 points).

MERCREDI 28 AOUT. — Le pilote Astley et Miss Davies, passagère, viennent de Londres à Paris dans la même journée. Partis à 7 h. 50, ils arrivent à 4 h. 45.

JEUDI 29 AOUT. — Dans les tentatives pour la Coupe Pommery, Brindejonc des Moulinais va de Villacoublay à Redu, près Mézières (250 kil.) et Guillaux, de Biarritz à Coutras (100 kil.). Des pannes de moteurs les arrêtèrent.

SAMEDI 31 AOUT. — Dans une tentative pour la Coupe Pommery, Bathiat va de Calais à Contis, à 83 kilomètres de Biarritz, parcourant 800 kilomètres dans la journée et devenant ainsi détenteur provisoire de la Coupe.

AUTOMOBILE

LUNDI 26 AOUT. — Boulogne-sur-Mer. — Boillot gagne la Coupe Hérion.

MERCREDI 28 AOUT. —Boulogne-sur-Mer. — Derny, gagne la Coupe Franchomme et la Coupe Caraman-Chimay. Jœrns remporte la Coupe du Pavilon Impérial. Rigal s'adjuge la Coupe Crespel. Boillot bat tous les records sur les 7 kilomètres du parcours qu'il couvre en 8 m. 34 s. 1/5 (moyenne : 168 kil.). Ancien record : 138 kilomètres.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 1er SEPTEMBRE. — Bruxelles. — Match France-Belgique. La France gagne par 43 points 1/2 aux Belges, 100 m. 1. Freddy (Belge) en 11 s. 1/5. 400 m. : 1. Poulenard (Français), en 52 s. 3/5 800 m. : 1. Poulenard (Français), en 2 m. 4 s 2/5. 110 m. : haies : 1. Martin (Belge), en 16 s. 1 500 m ; 1. Arnaud (Français, en 4 m. 13 s 2/5. 5.000 m. ; 1. Lauvaux (Français), en en 16 m. 56 s. Saut en longueur : 1. Campana (Français, 6 m. 85 Saut en hauteur : 1. Delaby et Lagarde (Français), 1 m. 65. Saut à la perche : 1. Gonder (Français), 3 m. 40 Disque : 1. Tison (Français), 37 m. 75. Poids : 1. Tison (Français), 12 m 83.

DIMANCHE 1er SEPTEMBRE. — *Natation.* — Championnats militaires. — 100 m. 1. Meister, en 1 m. 18 s. 4/5. 500 m ; 1. Caby en 8 m. 16 s. 2/5. Plongeon : 1 Vandenbosche, 61 points, 1 500 m : 1. Caby, en 26 m. 31 s 4/5 Championnat de water-polo : le Sporting-Club Universitaire de France bat le Havre A. C par 6 buts à 0

CYCLISME

SAMEDI 31 AOUT et DIMANCHE 1er SEPTEMBRE. — Vélodrome d'Hiver. — *Le Bol d'Or.* 1. Léon Georget, 911 kil. 750 ; 2 Lalourcade, 927 kil 250 ; 2. Egeldinger, 886 kil. 500 ; 4. Niedergang, 864 kilomètres ; 5. D'Hulst, 831 kil. 250.

HIPPISME

MARDI 27 AOUT. — *Prix d'Amphitrite* (20.000 fr., 2.400 m) ; 1. Castagnette, à M. J. Lieux (A. Woodland) ; 2. Rêveuse ; 3 Yvette. — P. M. : Gag. 49 fr. 50 ; pl. 16 fr. 50, 26 fr. 50.

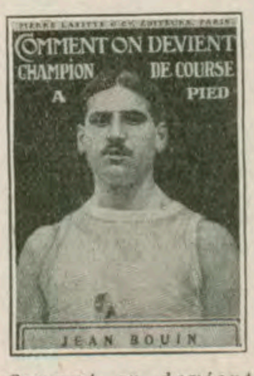
MERCREDI 28 AOUT — Saint-Cloud. — *Prix Flusch* (trot attelé, 3 000 m., 10.000 fr.) ; 1. Jussy, à Mme R Ballière (R. Ballière) ; 2. Jeffries ; 3. Jalyse. — P. M. : Gag., 20 fr. ; pl. 10 fr. 50, 10 fr. 50.

JEUDI 29 AOUT. — *Critérium de Dieppe* (1.200 m., 10 000 fr.) ; 1. Capitaine Fracasse, à M. Veil-Picard (O'Neil) ; 2. Tradita ; 3. Malefice. — P. M. : Gag., 14 fr. 50 ; pl. 14 fr., 17 fr. 50.

SAMEDI 31 AOUT. — *Prix Livadie* (trot monté, 3 000 m., 10.000 fr.) ; 1. Jussy, à M. R. Ballière (L. Dufour) ; 2. Juvénile ; 3. Jabès. — P. M. : Gag., 14 fr., pl., 10 fr. 50, 10 fr. 50.

DIMANCHE 1er SEPTEMBRE. — Chantilly. — *Prix de Chantilly* (3 500 m., 15 000 fr.) ; 1 Prédicateur, au baron Ed. de Rothschild (O'Neill) ; 2. Ombrelle ; 3. Imperial II. — P. M. : Gag., 48 fr., pl., 22 fr., 16 fr.

CE QU'IL FAUT LIRE



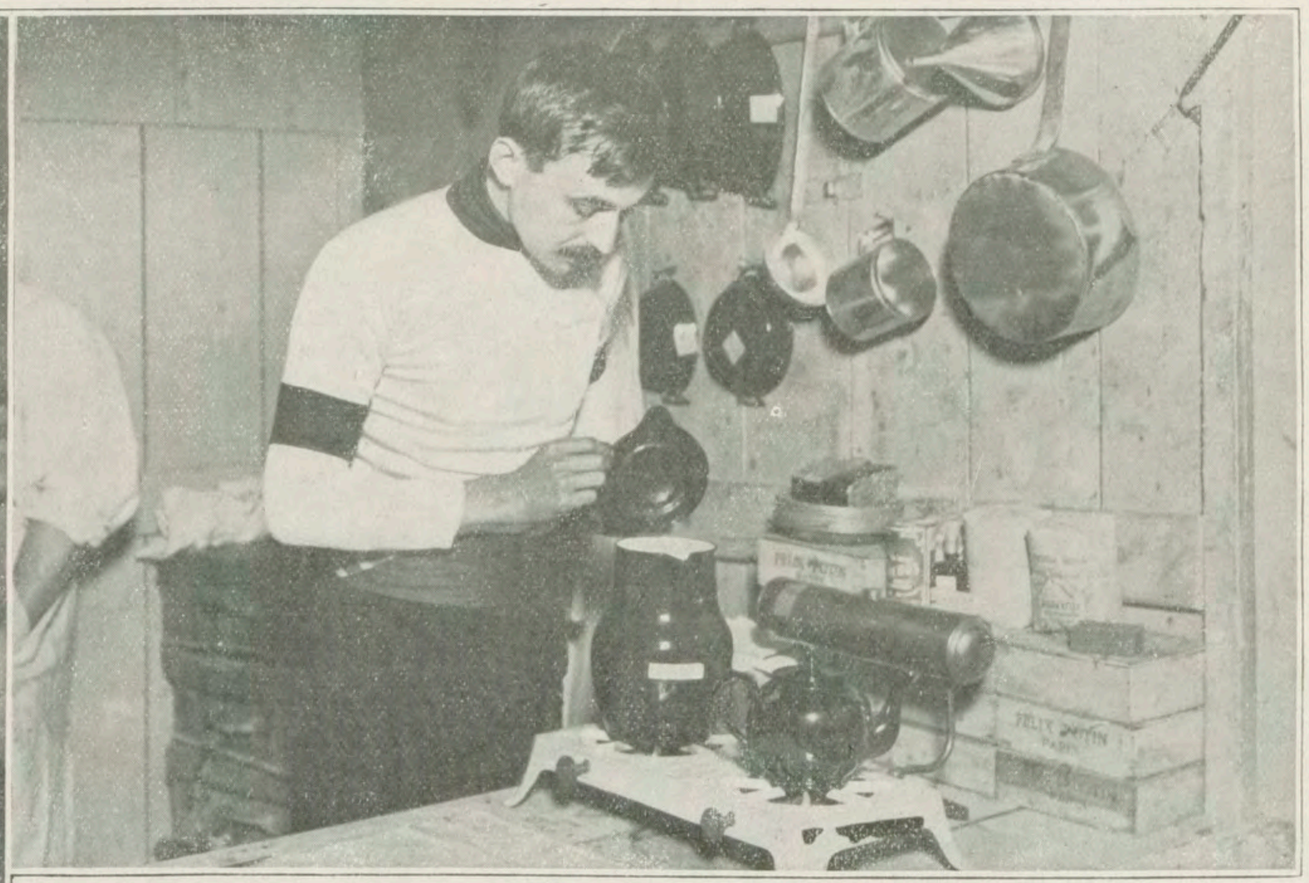
Comment on devient champion de course à pied, par Jean Bouin, Coll. sportive à 1 fr. 25.

Le Cyclisme, par Marcel Viollette, collection Sports bibliothèque, le volume, 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LA XIXe COURSE DU BOL D'OR

(Photographie de notre envoye spécial).

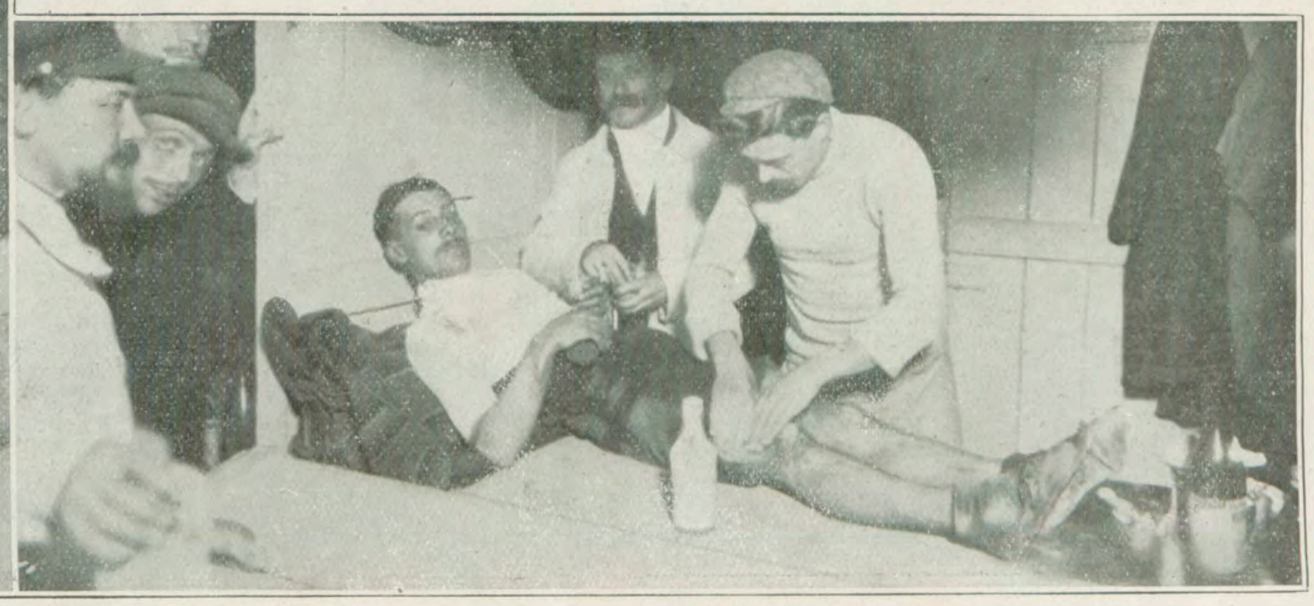


PETIT-BRETON FAIT SA CUISINE

Le sympathique Petit-Breton a tenu courageusement jusqu'à la seizième heure, étant toujours dans les trois premiers. Vaincu par ses souffrances au genou, il abandonna.

NIEDERGANG REGARDE SA MACHINE

Niedergang a fait une course très belle. Quoique ne pouvant menacer les premiers, il termina quatrième, très frais, fournissant une belle série d'efforts dans la dernière heure.



LAFOURCADE SE REPOSE

L'endurant Lafourcade, qui se classe toujours aux places d'honneur dans le Bol d'Or, devenant plus frais à mesure que la distance augmente, a fini deuxième avec 927 kil. 250.

EIGELDINGER SE FAIT MASSER

Le jeune coureur lyonnais, Eigeldinger, a fait très bonne figure dans le Bol d'Or, où il se classa troisième. Ayant triomphé de la défaillance, il fut merveilleux à la fin de la course et prouva ainsi son endurance et son énergie.

LES EXPLOITS D'AVIATION DE LA SEMAINE

LA VIE AU GRAND AIR

L'ARRIVÉE A ISSY DE LONDRES-PARIS

Le 28 août, pour la cinquième fois, Miss Trehawke Davies, la célèbre passagère Anglaise, traversa la Manche et, pour la troisième fois, accomplit le parcours qui sépare les deux capitales. Elle s'était confiée à l'excellent pilote Astley.

LE PILOTE ASTLEY ET SA PASSAGÈRE MISS DAVIES

Partis de l'aérodrome Blériot, d'Hendon, près Londres, à 7 h. 50, Astley et Miss Davies atterrissaient à 9 heures, à Hardelot, déjeunaient et repartaient à midi 45.

L'ARRIVÉE A ISSY-LES-MOULINEAUX

Le but du voyage de Miss Davies et Astley était de prendre part à la Coupe Pommery pour laquelle ils doivent tenter Paris-Berlin dans la même journée. En médaillon : les deux champions de l'air atterrissent à Hardelot où ils sont reçus par Mme et M. Blériot et par le commandant Félix. (Monoplan Blériot, hélice Chauvière.)

MISS DAVIES

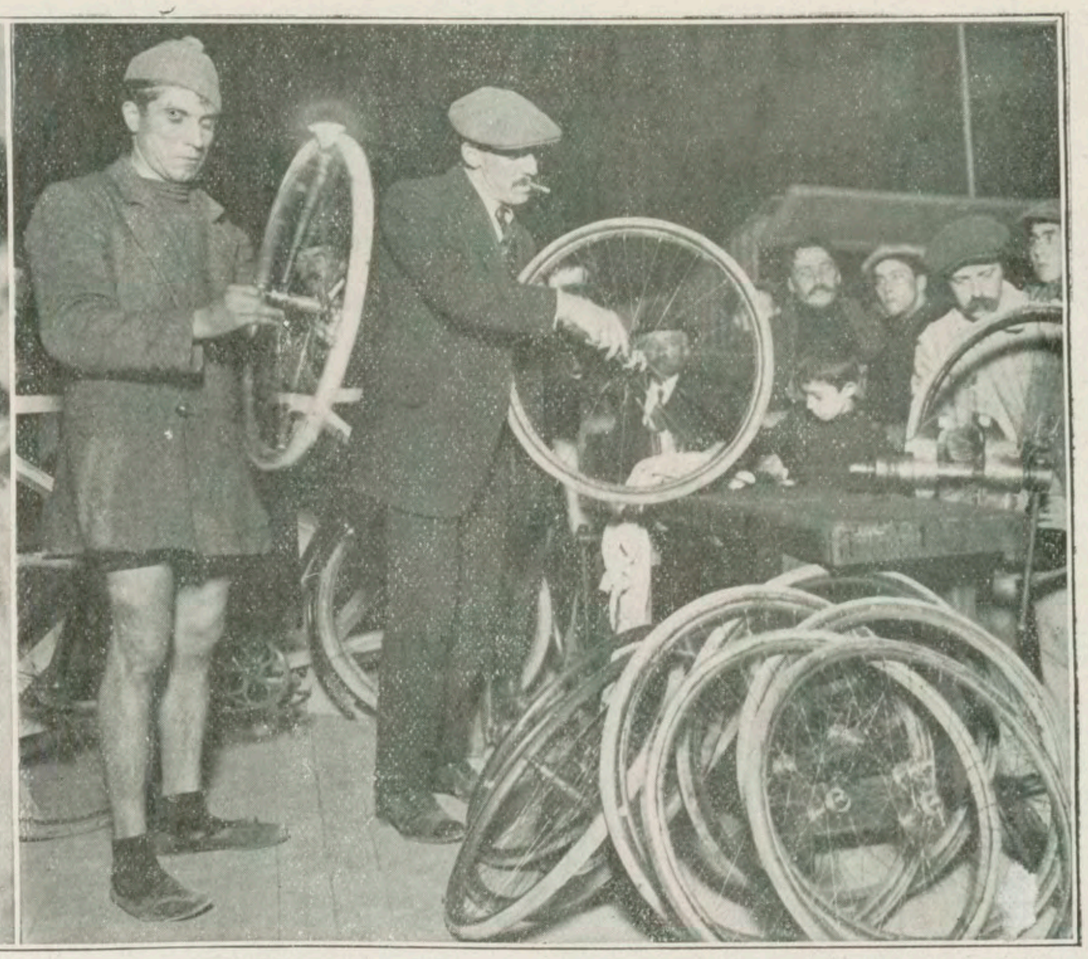
L'excellente sportswoman, Miss Davies est propriétaire de son Blériot 70 chevaux (hélice Chauvière), dont elle confie la direction aux meilleurs pilotes anglais. Elle va tenter la Coupe Pommery.

BATHIAT VA PARTIR POUR LA COUPE POMMERY

Le brillant aviateur Bathiat a accompli un splendide voyage pour la Coupe Pommery, le 31 août. Dans la même journée, il a volé de Calais à Contis-les-Bains, à 83 kilomètres de Biarritz, soit près de 800 kilomètres. C'est la plus belle traversée de la France, en aéroplane, qui ait été réussie. En médaillon : le pilote Bathiat.

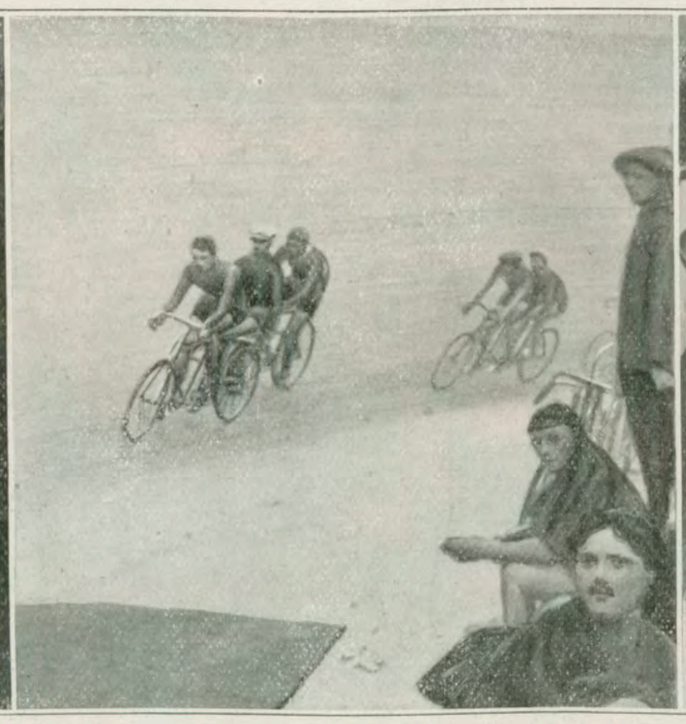
L. GEORGET GAGNE SON 7e BOL D'OR

LEON GEORGET ET LAFOURCADE
Après la course, Léon Georget reçut de Carpentier le bouquet traditionnel, pour le féliciter de sa belle victoire (Bicyclette Automoto).



LE REGLAGE DES MACHINES
Les entraîneurs et soigneurs règlent les machines des coureurs. Durant les 24 heures, ce fut le grouillement pittoresque de ces précieux auxiliaires.

LEON GEORGET SE RECONFORTE
Léon Georget s'est arrêté plusieurs fois pour manger à l'aise ou pour changer de maillot et se faire masser.



LEON GEORGET EN VITESSE
Léon Georget gagna avec 24 kil. 500 d'avance sur le second (Bicyclette Automoto).

VANDENBERGHE GOUTE SA CUISINE
Le belge Vandenberghe abandonna dans la nuit, de même que Lapize et Emile Georget.

LES ENTRAINEURS SE REPOSENT
Les équipes d'entraîneurs étaient spécialement bien choisies cette année. C'est ainsi que Petit Breton avait parmi, ses pacemakers, son fameux élève, Egg.

LES ENTRAINEURS SE RÉCONFORTENT
Si l'attention du public se porte surtout sur les coureurs, on ne saurait trop admirer aussi le courage et le dévouement des entraîneurs.

ÉQUITATION

Après Stockholm

Impressions d'un lauréat français.

J'ai rapporté de Stockholm un excellent souvenir : les « jeux » équestres auxquels je participai y ont été parfaitement organisés et les épreuves très bien comprises. Le parcours d'obstacles, en particulier, était des plus intéressants ; très variés, les obstacles, d'aspect solide, étaient suffisants comme hauteur — 1 m. 10 à 1 m. 40 — et la vitesse — 400 mètres, aucun compte n'étant tenu d'une vitesse supérieure — donnait aux épreuves, non l'aspect d'une course, mais bien celui du bon galop de chasse coupé de sauts — de nombreux sauts. Les obstacles étaient, en effet, nombreux — on en comptait vingt-neuf — favorisant ainsi les chevaux calmes, ne se dépensant pas inutilement, et, en particulier les chevaux non barrés ; c'était le cas de Mignon, avec laquelle je devais me classer premier dans le concours d'obstacles individuel, *ex æquo* avec un cheval allemand, monté par un officier allemand.

Une petite critique cependant à formuler, à propos du championnat du cheval d'armes : l'épreuve de dressage devrait toujours être disputée la première. Le travail y gagnerait en précision et en

CAPITAINE CARIOU

beauté et les cavaliers ne se trouveraient pas influencés par leur classement dans les épreuves précédentes.

Mais, je le répète, tel qu'il fut, le concours apparut très sportif, très bien compris. Nos chevaux s'y comportèrent bien, malgré le handicap forcé d'un voyage très long, et les exigences d'un « placer » un peu différent du « placer » adopté dans notre méthode de dressage.

Je rappellerai l'ordre du programme de ces jeux équestres. Le championnat du cheval d'armes en constituait la première épreuve ; il comportait un classement par équipes (4 officiers par nation, en ne tenant compte que de la somme des points des 3 meilleurs) et un classement individuel. L'équipe française était composée du commandant Meyer, montant Allons-y ; du lieutenant Seigner, sur Dignité ; du lieutenant d'Astafart, en selle sur Castibalza et du signataire de ces lignes pilotant Cocotte.

Le lieutenant d'Astafart connut l'élimination pour avoir passé à gauche d'un fanion blanc au lieu de passer à droite ; le lieutenant Seigner fut pénalisé dans la première épreuve pour le saut et dans la seconde pour deux chutes : le commandant Meyer et moi accomplîmes sans faute les deux premières épreuves. Aucune pénalisation pour l'équipe française dans la troisième épreuve ; dans la quatrième, j'étais atteint par une pénalisation assez forte pour n'avoir pas fait le parcours dans le temps prévu.

Dans la cinquième épreuve, Cocotte eut le point le plus élevé : 7,72 avec Dignité, 7,59. Malheureusement pour l'équipe, le commandant Meyer, en selle sur Allons-y, fut jugé un peu sévèrement : il obtint 5,77. Les juges suédois et allemands trouvèrent beaucoup trop haut le « placer » de son cheval et basèrent leur jugement sur cette impression. Nous avions d'ailleurs l'avantage sur le commandant Meyer d'avoir participé au concours de dressage, où nous n'avions pas été bien classés ; nous ne nous rendions pas encore compte, en effet, de l'idéal du dressage pour les juges étrangers — cheval placé très bas, très renfermé, travail à une main.

L'équipe française fut donc classée quatrième : le classement individuel me donna la troisième place avec Cocotte.

Dans le concours d'obstacles individuel, Mignon, que je montais, fut première *ex-æquo* avec un cheval allemand, monté par un officier allemand contre lequel une réclamation fut déposée — et non admise d'ailleurs. Son cheval, en effet, avait voulu rentrer aux écuries avant d'être ramené sur la piste par un homme — ce qui était interdit en principe.

L'équipe française fut seconde dans le concours d'obstacles par équipes qui donna la première place à l'équipe suédoise, l'équipe allemande étant troisième.

Capitaine Cariou,
Capitaine instructeur
à l'École d'application de Fontainebleau.

GOLF

La Passion du Golf

Fantaisies de joueurs et de joueuses.

La passion du golf est décidément une passion tyrannique. Elle ne lâche pas ceux qu'elle tient ; elle les poursuit partout, jusque sur les bords du Nil, jusque sous l'Equateur. L'autre jour, devant la momie de Rhamsès II, le grand Sésostris, un touriste-golfiste, dont le nom m'échappe, déplorait qu'une main aussi bien faite pour balancer le club ait appartenu à un homme mort 4.000 ans avant l'invention du golf ! Quel joueur c'eût été ! Peut-être en eut-il oublié de conquérir l'Afrique ! Et cet autre golfiste qui, sur le sommet de la plus haute des Pyramides, essayait un « drive » de la balle.

Elle est de la même famille cette miss Decima Moore, une golfiste, enthousiaste entre toutes, dont nos confrères d Outre-Manche nous content les aventures à nulles autres pareilles. Elle revient d'un tour en Afrique centrale, qui n'a pas duré moins d'une année, une année pendant laquelle elle n'a pour ainsi dire pas lâché ses clubs. Ses clubs fort bien, mais ça ne suffit pas ; il faut des adversaires. Elle en a trouvé partout ; partout elle a joué, même sur la ligne de l'Equateur, dans l'Uganda, à Kambala où elle a fait sa partie avec Sa Majesté Daudi Cheva, roi indigène, sous le protectorat britannique. Ce Daudi, on le voit, est un potentat fort éclairé ; il a eu pour précepteur un universitaire anglais qui lui a inculqué la passion du noble jeu. Daudi Cheva sait « driver » une bonne balle, manie les clubs de fer en perfection, et « putte » avec précision. Il connaît la fièvre golfiste. Son terrain, est excellent pour l'Equateur, encore que les greens manquent plutôt de verdure. Ce qui s'explique, à cette latitude !

Et le roi n'est pas une exception à Kampala. Il y a formé des élèves ; en sorte qu'on y trouve toujours à qui parler, même quand Sa Majesté est occupée par les affaires d'Etat ; de même on y peut acheter des balles et des clubs ; et on n'y manque jamais de gamins pour porter le matériel ou faire office d'éclaireurs, etc.

On comprend donc que l'arrivée dans son royaume d'une miss Decima Moore, ait enchanté le roi golfiste, tellement qu'il ait baptisé un de ses « holes » du nom de sa visiteuse. Le « Decima » qui n'est pas le moins bon des « holes », gardera la mémoire de l'événement aussi longtemps qu'il y aura des hommes et qui golferont.

Paul Hamelle.

FOOTBALL-RUGBY

Le Style français

Il faut qu'il devienne une règle.

Tout a fait heureuse est l'initiative que vient de prendre notre confrère l'*Auto* en demandant, au fameux joueur gallois, Trew, une série de leçons de rugby scientifique à l'usage de nos équipes françaises. Je crois, d'ailleurs, que presque toutes les finesses de tactique indiquées et disséquées par Trew ne sont plus inconnues de quelques-uns de nos footballeurs. La pratique des grands matches internationaux les leur ont révélées à leurs dépens. Les déplacements de jeu, les feintes, la passe inverse, tout cela est pratiqué maintenant par nos grands joueurs et nos grandes équipes. Mais il faut bien reconnaître que l'exécution n'en est pas encore toujours parfaite et qu'elles constituent plutôt des indications que des réalisations. Je crois, qu'à l'heure actuelle, il n'y a guère encore que Larribau et Burgun, dans sa grande forme, pour exécuter impeccablement, et à toute vitesse, avec une décision instantanée du cerveau, des jambes et des mains, ces coups que Trew nous montre comme couramment pratiqués par les ténors gallois.

N'empêche que ces « douze leçons de Trew » aux footballeurs français, porteront vraisemblablement leurs fruits, en vulgarisant la masse proprement dite du rugby, en en révélant l'A B C aux jeunes joueurs studieux et bien doués, en indiquant aux équipes, qui ont encore beaucoup à apprendre, les éléments de la grande tactique du rugby.

Il est nécessaire, en effet, que notre « école française » fasse des progrès réels non seulement en haut, dans les équipes en vedette, mais aussi dans les couches profondes d'où jailliront les nouvelles étoiles, les futurs internationaux. Il faut que tout l'ensemble du rugby français soit imprégné des bonnes méthodes générales auxquelles le tempérament français, vif, ardent, combatif et fin, viendra ajouter ce je ne sais quoi de particulier qui nous donnera enfin le pur « style français » — que nos loyaux adversaires d'Outre-Manche pressentent déjà — ce style français qui sera catalogué, comme le sont les styles gallois, irlandais, écossais et anglais.

Il est certain, qu'à l'heure actuelle, le rugby français touche au point où il va devenir l'un des rois de ces grands champs de bataille qui ont nom Twickenham, Inverleith, Swansea, Cardiff, et même Colombes et Parc des Princes.

Si nous avons réussi, il y a deux ans, à battre l'Ecosse d'une façon un peu désordonnée, en brouillant les cartes, et, en profitant de l'activité et de la vitesse exceptionnelle de quelques-unes de nos individualités, nous avons, par contre, en nous faisant battre d'extrême justesse, cette année, par le Pays de Galles, réussi à donner à nos matches, pendant les trois quarts de la partie, une magnifique démonstration de ce que pouvait être le rugby français, et de ce qu'il sera, d'une façon régulière et générale, dans deux ou trois ans d'ici.

Aux combinaisons précises et subtiles des Gallois, à leurs attaques inattendues du côté où la défense venait d'être déjouée par une feinte préalable, nous opposâmes tout le meilleur de ce qui doit demeurer nos qualités : une activité débordante, une surveillance étroite de tous les mouvements adverses, de façon à les paralyser avant même qu'ils n'aient pu se développer, une furia éclatante, valurent à nos avants de tenir en échec, de battre même la ligne adverse. Dans nos lignes arrières, des attaques à toute vitesse, bien suivies, non pas subtiles et extrêmement scientifiques, mais terriblement dangereuses par les vivacités incessantes des passes, par le brio déconcertant dont elles étaient exécutées, par la légèreté même du style de l'attaque, la balle volant de main en main, revenant à l'homme qui venait de s'en débarrasser, pour repartir aussitôt plus loin, vers un homme encore mieux placé, et, lui aussi, lancé, comme toute l'attaque, à la quatrième vitesse.

Ce jour-là, oui, vraiment, tout le public gallois réuni autour du terrain de Newport, nos adversaires sur le terrain et nous-mêmes, français, qui trépidions sur la touche, nous eûmes vraiment la sensation que le grand « style français » venait de naître et de s'imposer pour la première fois, avec bonheur, au grand style gallois. A la mi-temps, notre équipe finissait en tête, et cela ne s'était pas produit, sur le sol gallois, en match international depuis plus de dix ans. L'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande, en toute cette dernière période, n'avaient jamais pu avoir pareil honneur !

Ce style français, il faut que nous le conservions, en l'améliorant, en le faisant plus régulier, plus normal. Il ne faut plus qu'il surgisse une ou deux fois l'an, comme un éclair, mais qu'il s'impose constamment sur nos champs de football.

N'est-ce pas au lendemain de notre magnifique performance contre les Gallois que nous avons vécu ces terribles minutes du début du match de France-Angleterre, notre équipe désunie, débordée, nos lignes percées avec une facilité dérisoire, et, après un quart d'heure à peine de jeu, la déroute, déjà, en perspective.

La seconde mi-temps nous valut une revanche morale, le « style français » s'y manifesta, mais moins net et moins brillant que contre les Gallois. C'est dès le début qu'il eut dû être à la hauteur du style anglais.

Une fois de plus, nous étions pris d'étonnement devant une nouvelle nature d'attaque. Nous revenions de Newport, et nous allions au combat comme s'il s'agissait de battre des Gallois. Il nous fallut plus d'une demi-heure pour revenir de notre surprise, et constater que c'étaient des Anglais qui étaient en face de nous.

Et voilà le gros progrès qui nous reste à faire : assouplir notre tactique, notre jeu, apprendre l'art, tout en lui conservant la même allure générale, de le modifier en ses détails, l'approprier au style particulier de l'adversaire.

De la régularité dans l'effort et dans la vaillance, dans la volonté de vaincre, de la souplesse dans « l'accommodation » aux tactiques adverses, et le rugby français sera le digne rival, et peut-être souvent le glorieux vainqueur, du football britanique, qu'il soit anglais, gallois, irlandais ou écossais.

Géo Lefèvre.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

REPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

De la rotation des balles de tennis sur elles-mêmes.

Dans votre numéro du 17 août, un de vos lecteurs demande des explications sur l'influence de la rotation des balles de tennis dans leur mouvement.

Voici une solution de ce problème qui, je crois, rend assez bien compte des phénomènes qu'on observe dans la pratique.

Tant que la balle est dans l'air, sa rotation sur elle-même n'influe pas sur son mouvement de translation.

Comme tout projectile, elle décrit dans l'air une courbe qui est sensiblement une parabole.

Supposons qu'elle arrive sur le sol avec

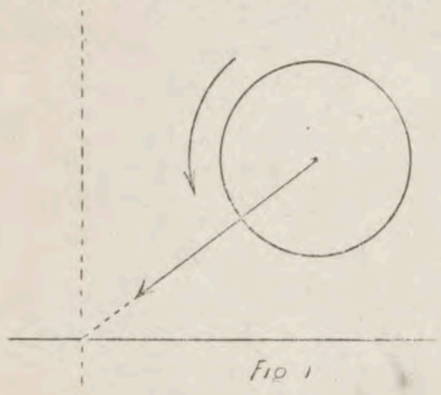


Fig. 1

une vitesse V, et en faisant avec l'horizontale un angle α. (Fig. 1.)

Par suite de ses deux mouvements de translation et de rotation, 1° elle s'aplatira, et l'air contenu à l'intérieur, com-

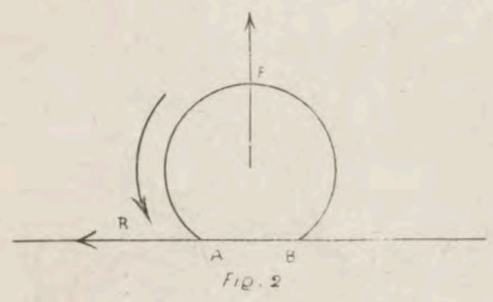


Fig. 2

primé, jouera le rôle de ressort, 2° continuant de tourner, elle frottera contre le sol, la force de frottement étant représentée par A R. (Fig. 2.)

Cette force A R appliquée en A équivaut à une force équipollente appliquée au centre et à un couple qui tend à s'opposer à la rotation de la balle. Le couple diminue ou annule la vitesse de rotation, et la force appliquée au centre donne à la balle une vitesse horizontale C V_1. (Fig. 3.)

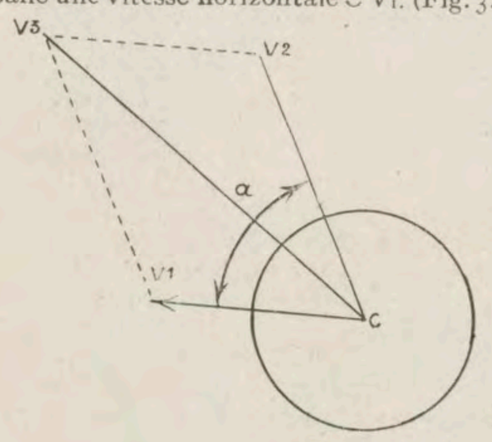


Fig. 3

D'autre part, le mouvement de translation après que la balle a rebondi, tendrait à lui imprimer une certaine vitesse V_2. La vitesse totale est la résultante de ces deux vitesses, soit V_3.

Supposons d'abord que la balle soit parfaitement élastique. Dans ce cas C V_2 fait encore l'angle α avec l'horizontale. De plus $V_2 = V$. La hauteur à laquelle rebondit la balle ne dépend que de la composante verticale de la vitesse totale. Or, cette composante n'est pas modifiée par la vitesse horizontale V_1. Donc dans ce cas la hauteur atteinte est exactement la même que si la balle ne tournait pas sur elle-même. Seulement, si la rotation est en sens inverse du mouvement, comme dans les balles coupées, la balle va moins loin, et peut même revenir en arrière.

Supposons, comme c'est le cas habituellement, que la balle ne soit pas parfaitement élastique.

Une partie de la force vive de la balle est employée à déformer celle-ci; par suite la balle remonte moins haut qu'elle ne le devrait.

Quand elle tourne sur elle-même, la déformation est augmentée, par le fait même de cette rotation. Une plus grande partie d'énergie est alors absorbée, et la balle remonte moins haut.

En résumé : si la balle est parfaitement élastique, elle rebondit toujours à la même hauteur. Sinon, elle rebondit moins haut lorsqu'elle tourne, que lorsqu'elle ne tourne pas sur elle-même.

HENRI DUCHESNE,
Paris.

Un traîneau à hélice aérienne dans le désert.

Plusieurs lecteurs nous ont écrit pour nous demander des renseignements sur le traîneau à hélice aérienne, dont nous avons publié la photographie dans le numéro 725. Voici les explications que nous avons recueillies au sujet de ce très curieux engin.

Sous la direction du lieutenant de Lafargue, chef du centre d'aviation de Biskra, le caporal mécanicien Cros, attaché à ce centre, a construit un traîneau, à traction aérienne, établi uniquement avec des matériaux et pièces de rechange d'aéroplane. Il a placé sur un châssis léger un moteur rotatif de 50 chevaux, une hélice, un réservoir d'essence de 50 litres, trois baquets, et a monté le tout sur trois trains de roues munies de leurs amortisseurs.

Les essais, présidés par le lieutenant de Lafargue, ont été des plus concluants : le caporal, assis au volant avec deux passagers et quelquefois plus, s'est lancé à travers les dunes des environs de Biskra; des pentes de plus de 20 0/0 ont été franchies à l'allure de 30 à 40 kilomètres à l'heure, à la profonde stupéfaction des Arabes qui regardaient avec terreur cet engin trapu, bondir de dunes en dunes, disparaître derrière un rideau de sable pour revenir bientôt à toute vitesse vers eux.

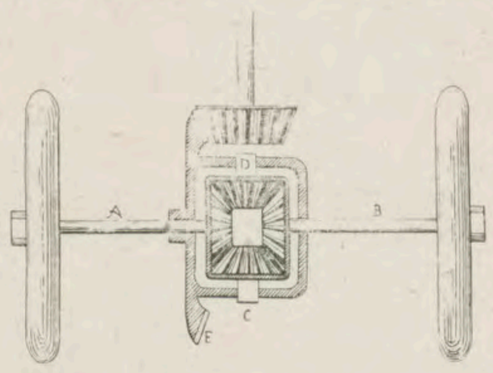
Les lieutenants de Lafargue et Reimbert, qui ont déjà fait de si beaux vols dans la région de Biskra et qui vont reprendre au mois d'octobre leurs voyages au-dessus du désert, attendent beaucoup de ce traîneau à hélice qui est d'une grande douceur de conduite, franchit des passages que les voitures, même traînées par de nombreux chevaux, n'ont jamais pu aborder et peut aller aussi bien à 20 qu'à 100 à l'heure.

Il constitue, en outre, un petit atelier de secours par sa composition même; le moteur, les roues, la magneto, le réservoir étant autant de pièces pouvant servir à un aéroplane en panne.

Comment expliquer ce phénomène ?

La rotation en sens inverse des deux roues arrière d'une automobile freinée brusquement, s'explique par le principe même du fonctionnement du différentiel.

Les deux arbres de roues A et B sont



ARBRE MOTEUR.

solidaires de deux roues d'angles C et D, les satellites du différentiel, dont les axes sont enchâssés dans un boîtier qui porte la couronne E du différentiel attaquée par le moteur.

Le frein du différentiel agit sur un tambour fixé à ce boîtier et si un coup de frein trop brusque arrête la couronne dentée et par suite les axes des satellites, les deux arbres A et B sont obligés de s'arrêter, ou de tourner en sens inverse l'un de l'autre, ce qui produit le phénomène observé par votre lecteur.

On peut résumer cette explication en une équation très simple;

Si α et α' sont les angles de rotation des roues et γ l'angle de rotation de la couronne E, on démontre en mécanique que l'équation des mouvements angulaires dans un différentiel est la suivante :

$$\gamma = 1/2\ (\alpha + \alpha')$$

Si la couronne est bloquée on a :

$$\gamma = 0$$

et l'équation devient alors :

$$\alpha = -\ \alpha'$$

qui exprime que l'une des roues tourne en sens inverse de l'autre, à moins que l'on ait

$$\alpha = \alpha' = 0$$

dans ce cas.

Les deux roues sont bloquées, il y a patinage.

A. B.,
Ingénieur E. C. P.

Mon moteur vaporise, que faire ?

Quelle distinction fait-on, entre un moteur qui chauffe et un moteur qui vaporise ? Y a-t-il une distinction ? demandait M. Restier dans votre petit dictionnaire du 13 juillet.

N'en déplaise à votre lecteur, il y en a une et fondamentale : en style de mécanicien, dire qu'un moteur chauffe, c'est dire que deux pièces mal ajustées ou mal graissées, frottent l'une sur l'autre d'une façon anormale; il en résulte un échauffement violent des pièces intéressées qui se termine bientôt par un grippage ou une rupture.

Au contraire, les cylindres d'un moteur s'échauffent normalement par l'excès de chaleur dégagées dans les explosions et le rôle de la circulation d'eau, est de disperser cette chaleur dans l'air par l'intermédiaire du radiateur.

Si l'eau de la circulation se met à bouillir et s'échappe en vapeur, c'est que le radiateur a été mal calculé et qu'il est trop faible pour refroidir convenablement son moteur.

Le seul remède, en ce cas, est de changer le radiateur, après s'être assuré toutefois que la pompe et le ventilateur fonctionnent normalement.

Car souvent une avarie à l'un de ces organes suffit à échauffer l'eau au point de la faire bouillir.

DE STEENBRIUCK,
25, rue Worth, Alger.

QUESTIONS NOUVELLES

Le classement du Décathlon.

Je désirerais savoir le procédé employé pour le classement du Décathlon et du Pentathlon, épreuves des Jeux Olympiques. Comment sont attribués les points pour chaque épreuve ?

LÉON DESCOUTURES,
r. de Versailles
Limoges.

Est-ce un segment cassé ?

Je possède une motocyclette de 2 chevaux 1/4, en bon état, elle me rend de grands services ; depuis quelque temps cependant il se passe quelque chose d'anormal dans le moteur.

Je n'ai pour ainsi dire plus de compression, quand je tourne le moteur (à la main) dans le sens de la marche. Dans le sens opposé, j'ai au contraire une compression terrible. J'ai tout vérifié je suis sûr que rien ne vient soulever les soupapes quand je fais cette expérience. Ne croyez-vous pas qu'il y a peut-être un segment usé ou cassé qui, dans le sens de la marche, se couche, et qui, dans le sens opposé, se met en biais ?

Ce qui me fait croire cela, c'est que j'ai de la peine maintenant à monter les côtes.

JACQUES MICHEL.
Guéret.

Nous donnerons dans notre numéro du 21 septembre les réponses à ces questions.

TRICK.

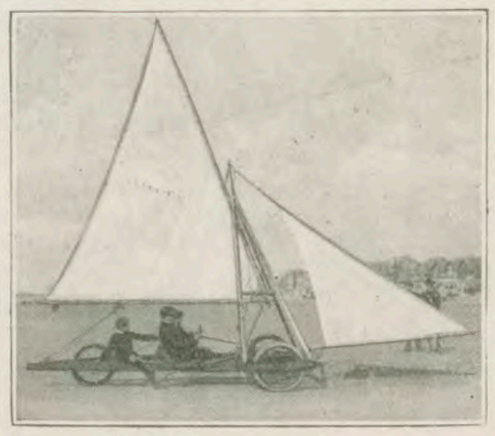
INVENTIONS NOUVELLES

Les petites inventions de nos lecteurs.

Permettez-moi de vous envoyer la photographie d'un appareil que j'ai construit et qui donne de très bons résultats. Avant de vous donner des explications sur sa construction, je dois vous dire que c'est à M. Michel Cagne, qu'appartient l'idée d'avoir, pour la première fois, monté des voiles sur un traîneau à roues. S'étant entendu plus tard avec M. Blériot, il monta un appareil à trois roues nommé « aéroplage », tous les journaux en ont parlé l'an dernier.

A force de tâtonnements, je suis parvenu à construire un engin qui ne ressemble en rien aux aéroplages de MM. Blériot et Cagne, qui d'ailleurs sont brevetés.

J'ai un foc et une voile, ce qui me permet de virer « nez au vent » et de revenir



L'AEROPLAGE WIGNIER.

sans aide. Par grand vent, je peux faire du 60 kilomètres à l'heure sur la plage d'Hardelot; par vent d'ouest, je vais aussi vite à l'aller qu'au retour. Ma direction, située à l'arrière, est constituée par une roue se déplaçant dans un demi cercle métallique.

L'appareil est en bois, il est de forme triangulaire, il mesure 2 m. 80 de large et 4 mètres de long. Il peut porter trois personnes. Les roues sont des roues de motocyclettes.

Le 8 septembre, nous comptons organiser des courses de vitesse qui promettent d'être intéressantes.

FERNAND WIGNIER,
Vice-président du Berck Sporting Club, Président de la Commission des aéroplages.

JURISPRUDENCE SPORTIVE

De la responsabilité des Sociétés sportives.

(Suite).

Dans nos précédentes chroniques, nous avons cité plusieurs jugements rejetant des demandes en dommages intérêts formées par des victimes d'accidents contre des Sociétés sportives et déclarant que celles-ci ne pouvaient être rendues responsables de ces accidents.

Nous avons pris soin, avant de les porter à la connaissance de nos lecteurs, de faire remarquer qu'il existait cependant des décisions en sens contraire, c'est-à-dire des jugements qui, dans certaines espèces particulières, ont fait peser, sur des Sociétés sportives, la responsabilité d'accidents survenus au cours d'épreuves, de courses ou de matches organisés par elles. Ce sont ces décisions qu'il convient maintenant de rappeler.

I. — Le 14 mars 1909, Mme B... assistait à des courses, sur l'hippodrome de Villeurbanne, quand un cheval, qui revenait de courir, se trouvant effrayé par suite du ronflement subit d'une automobile, dans l'enceinte même du paddock, s'emporta et vint la blesser.

Elle assigna, comme responsable, M. L..., propriétaire du cheval; celui-ci appela en garantie la Société sportive du Rhône, organisatrice Or, bien que celle-ci déclarât n'être pas en faute, puisque son règlement n'interdisait pas aux automobiles l'accès du paddock, c'est pourtant sur elle que le tribunal civil de Lyon fit, par un jugement en date du 14 janvier 1910, peser toute la responsabilité :

« Attendu, dit ce jugement, que la Société sportive du Rhône a commis une faute en ne prenant pas les mesures nécessaires pour assurer la sécurité, à la fois du public et des chevaux de course, dans l'enceinte qu'elle leur réservait; qu'elle aurait dû interdire aux automobiles l'accès du paddock, emplacement qui devrait être spécialement affecté aux chevaux de course et tenir ces voitures à une distance telle des chevaux que ceux-ci ne puissent être effrayés par le ronflement des moteurs; que la Société est responsable des conséquences de ce défaut d'organisation, véritable cause de l'accident... »

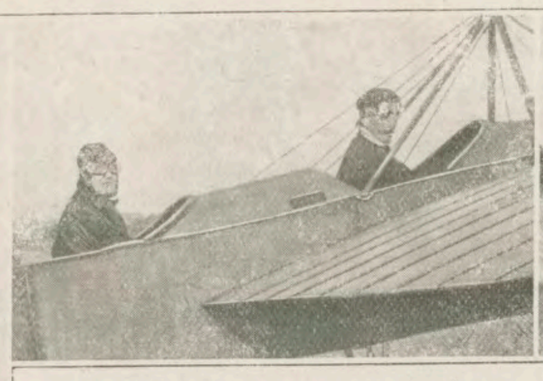
En vertu de ces motifs, la Société s'entendait condamner à indemniser tout à la fois Mme B..., de ses blessures et le propriétaire L..., de la détérioration des harnais de son cheval et de son sulky qui avaient été endommagés.

(A suivre.)

J. IMBRECQ.
Avocat à la Cour de Paris.

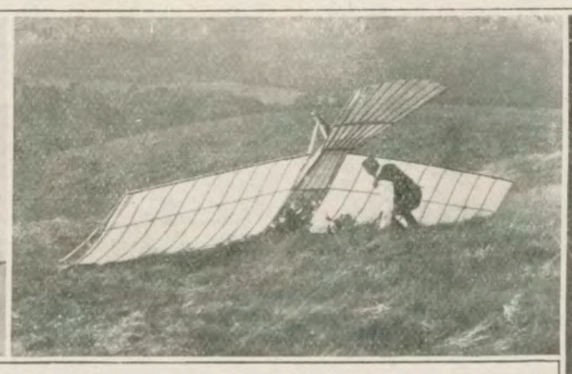
LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

L'aviateur Maffei, sur Blériot, au meeting de la Chaux-de-Fonds, concourt pour l'altitude.



Miss Davies qui va, tenter la Coupe Pommery avec Astley sur le parcours Paris-Berlin.

Le virtuose Garros emmène, sur son Blériot, le député Doussaud, dans les airs.



Un inventeur allemand vient de faire des essais avec un planeur. Ils ne furent pas très heureux.

En s'entraînant sur un appareil de son invention, l'aviateur Olivier tombe, sans mal, dans les arbres.

L'excellent aviateur Barrier prend le départ au meeting de Vernon.

A Marseille, au stand du Pharo, le commandant Bizu, délégué du Ministre de la Guerre, fait remettre à chaque candidat sa mission d'estafette.

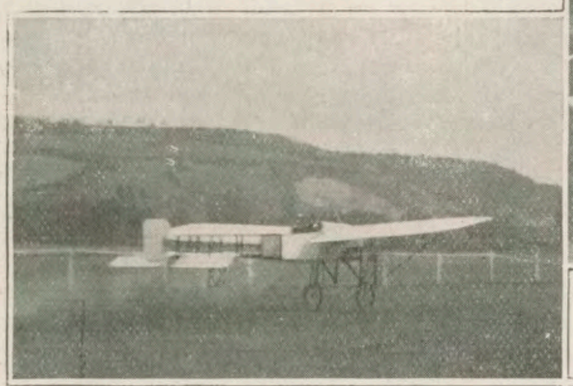
L'épreuve finale de tir du brevet d'estafette militaire à Marseille. Ce concours a remporté le plus vif succès et se continue chaque semaine dans les grands centres.

L'aviateur Coupeau vient de passer brillamment son brevet de pilote, à Issy.

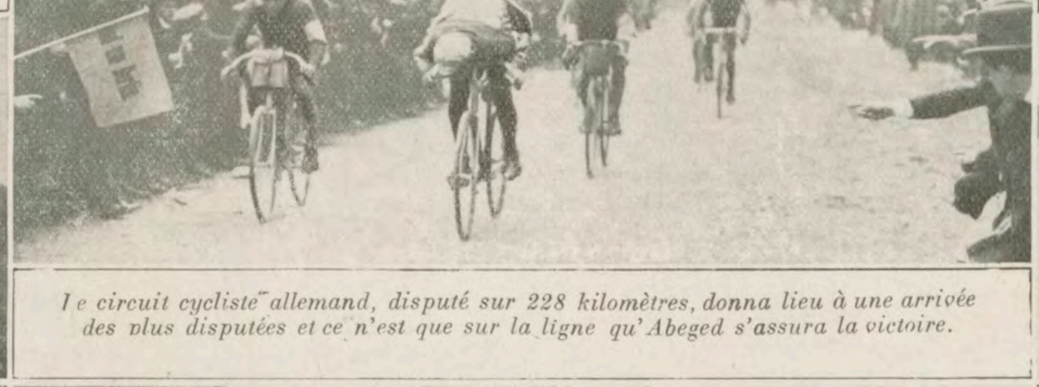
La course à chameaux, à la fête des Cafés-Concerts, gagnée par Mayol et Mlle Morlay.

Le handicap des Minimes fut gagné, à cette fête des Caf' Conc' qui remporta le plus vif succès, par Renoux (60) devant Morin (60) Chaffin (15) et Bernard (0).

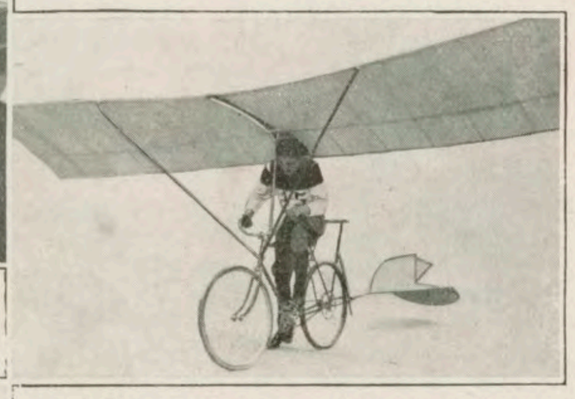
La course sur les mains fut l'une des épreuves les plus amusantes de cette journée.



Audemars, le héros de Paris-Berlin, prend le départ à Vernon, sur un Blériot.



Le circuit cycliste allemand, disputé sur 228 kilomètres, donna lieu à une arrivée des plus disputées et ce n'est que sur la ligne qu'Abeged s'assura la victoire.



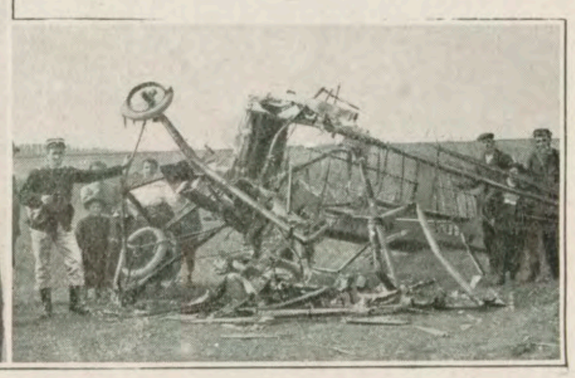
L'aviette de Victor Lamothe a réussi des bonds pleins de promesses.

Le C. A. de Vitry par 3 buts à 1, bat le R. C. Luxembourgeois pour la réouverture de la saison Association.

Léon Morane et Brindejonc des Moulinais avant la dernière tentative de celui-ci pour la Coupe Pommery.

Le commandant-aviateur Félix arbitre, à Hardelot, un tournoi de tennis.

Le lieutenant-aviateur Chandenier qui fit une chute mortelle, le 28 août, près de Laon.



L'appareil du lieutenant Chandenier après l'accident. Dans la chute, le réservoir avait éclaté et le pilote mourut carbonisé, ayant été transformé en véritable torche.

HIPPISME

Les courses des deux ans.

Importante innovation en Allemagne.

La campagne des deux ans est ouverte depuis deux mois ; et déjà ces jeunes espoirs ont eu à se partager, sur le continent, quatre prix d'environ cinquante mille francs.

Ce fut, d'abord, le 14 juillet, à Ostende, le Grand Critérium avec son allocation de 75.000 francs, sur lesquels la part du premier s'éleva à 53.350 francs. Ce fut ensuite le 28 juillet, à Maisons-Laffitte, l'Omnium de Deux Ans, dont le montant atteignit la somme de 67.950 francs. Puis, le 21 août, à Deauville, le Prix Morny, dont le vainqueur toucha 49.700 francs ; et enfin, le 27 août, à Bade, le Prix de l'Avenir, dont l'allocation de 62.500 francs assura au gagnant un peu plus de 50.000 francs.

Ces prix magnifiques sont le résultat d'une politique de surenchère destinée à récompenser les petits prodiges et susceptible d'inciter les propriétaires à imposer des efforts meurtriers à des chevaux dont l'organisme est encore insuffisamment développé.

Aussi, est-ce avec un véritable soupir de soulagement que les personnes soucieuses de l'avenir de l'institution ont accueilli l'annonce des mesures importantes qui viennent d'être adoptées par la Commission technique de l'Union Klub de Berlin.

Voici, d'ailleurs, les grandes lignes de ces modifications apportées aux règlements actuellement en vigueur.

En ce qui concerne les chevaux de plus de deux ans, la campagne de courses plates commencera le 1er avril pour se terminer le 10 novembre. C'est, à une vingtaine de jours près, ce qui se passe en France où la saison de plat s'étend environ du 13 mars au 13 novembre.

Seulement, alors qu'en France il n'existe aucune restriction, en Allemagne, les chevaux de trois ans ne pourront, depuis le 1er avril jusqu'au dernier dimanche d'avril, disputer aucune épreuve dont l'allocation serait supérieure à 5.000 francs.

Cette mesure très sage aboutit à ce résultat de retarder la date de l'entraînement sévère des candidats des courses classiques ; elle leur donne, au moment où leur organisme est en phase de croissance, une période de répit, qui atteint théoriquement cinq mois et demi, puisqu'elle dure officiellement depuis le 10 novembre jusqu'au dernier dimanche d'avril.

Les mesures qui s'appliquent aux chevaux de deux ans sont encore plus intéressantes.

Les deux ans ne pourront pas débuter avant le 1er juin.

Les courses qui leur seront réservées seront soumises aux restrictions suivantes :

Jusqu'au 31 juillet, elles ne devront pas être dotées d'une allocation supérieure à 5.000 francs ; en outre, elles ne pourront pas mettre en présence les deux ans avec leurs aînés.

Enfin, leur distance maximum est fixée à 1.200 mètres, jusqu'au 1er septembre et à 1.400 mètres jusqu'au 1er octobre.

Jusqu'ici, chacune des prescriptions énumérées a son pendant dans la réglementation française. Mais si celle-ci est plus sévère sur la date des débuts, qu'elle fixe au dernier lundi de juin ; si elle est semblable lorsqu'elle écarte les allocations supérieures à 5.000 francs et interdit de dépasser le nombre de deux courses de deux ans par réunion, cela pendant un laps de temps qui s'étend à peu près pareillement jusqu'au dernier dimanche de juillet ; par contre, elle montre une moindre sévérité à propos des deux autres restrictions.

Car c'est seulement jusqu'au dernier dimanche de juillet qu'elle proscrit les rencontres des deux ans avec leurs aînés et qu'elle impose la distance maximum de 1.000 mètres.

Ainsi, la période de tutelle établie pour les courses des jeunes chevaux aura, en Allemagne, une durée plus longue qu'en France.

Mais ce n'est pas là ce qui constitue le caractère le plus intéressant des modifications récemment adoptées ; leur originalité et leur sagesse ressortent, en même temps que leur véritable but, des deux mesures suivantes :

Les chevaux de deux ans qui, avant le 1er août, auront couru plus de deux fois, ne seront pas admis à disputer une épreuve d'une valeur supérieure à 5.000 francs.

Ceux qui, à toute époque, auront pris part à plusieurs épreuves ne pourront, en aucun cas, bénéficier d'une décharge dans les courses qui leur sont réservées.

La réforme, contenue dans ces deux dispositions, entreprend de ramener les courses des deux ans à leur rôle exact. Elle veut que l'on considère les débuts hâtifs comme de simples débouchés pour les animaux n'ayant pour toute qualité que leur précocité : les écuries peuvent ainsi écouler leurs non-valeurs du 1er juin au 31 juillet ; mais il leur est presque interdit de risquer, pendant ce laps de temps, leurs sujets d'avenir. Pour ces derniers, la nouvelle réglementation rappelle aux propriétaires que les courses de deux ans doivent être de simples essais et qu'il est imprudent de vouloir y commencer l'exploitation d'une carrière.

Notre Code des Courses ne contient à l'heure actuelle, aucune disposition générale de ce genre. Cependant, les Sociétés ont un autre moyen à leur disposition pour indiquer aux propriétaires l'orientation qu'ils doivent suivre : c'est la rédaction des conditions de courses.

J'ai donc parcouru les programmes ; j'ai naturellement mis à part les épreuves qui, pendant le mois de juillet, sont destinées aux débutants ; elles ne comportent en effet, aucune restriction puisqu'elles se disputent au cours du mois des débuts. En dehors de ces épreuves, j'ai trouvé onze conditions de courses dans lesquelles il est tenu compte de la réserve qu'il convient d'observer vis-à-vis de la carrière des deux ans.

Cinq font partie du programme de la Société d'Encouragement. Ce sont tout d'abord deux épreuves pour débutants tardifs : le 15 septembre, le Prix de Sablonville et le 27 octobre, le Prix de Saint-Firmin ; puis, le 13 octobre, le Prix de la Fourrière pour chevaux de deux ans n'ayant pas couru avant le 1er septembre ; et enfin, le 5 octobre, les Prix de la Pépinière et du Ranelagh, l'un pour pouliches, l'autre pour poulains de deux ans n'ayant pas couru plus de trois fois. Nous retrouvons là l'idée même sur laquelle est fondée la réforme allemande : c'est d'ailleurs un exemple tout à fait isolé.

Quatre appartiennent au programme de la Société Sportive d'Encouragement. Elles s'inspirent toutes du même principe : l'une se dispute, le 13 septembre, entre deux ans n'ayant pas couru avant le 25 juillet, l'autre, le 18 octobre, entre deux ans n'ayant pas couru avant le 1er septembre, l'autre le 8 novembre entre deux ans n'ayant pas couru avant le 10 septembre et la dernière, le 12 novembre entre deux ans n'ayant pas couru avant le 1er octobre.

La Société du demi-sang est assez timide : nous lui trouvons une course le 30 septembre, pour deux ans n'ayant pas couru depuis le 1er août. Quant à la Société du Sport de France, elle est encore plus timide avec une course le 9 octobre pour deux ans n'ayant pas couru avant... le 1er août. On ne peut voir là une restriction exagérée.

J'étudierai dans une prochaine chronique les raisons qui ont dicté la réforme allemande et qui motivent les essais peut-être un peu discrets des rédacteurs des programmes français.

RENÉ RIONDET.

Les courses de la semaine

Dieppe, Bade, Chantilly

Voici une semaine bien chargée. A ne considérer que l'importance nominale des épreuves qui se sont disputées à Dieppe et à Bade, elle a été magnifique. Néanmoins on cherche, en vain, un résultat vraiment intéressant, c'est-à-dire à la fois bien instructif, et offrant toute garantie de régularité.

Il ne faut pas en tout cas le chercher à Dieppe, où l'état exceptionnel du terrain à du fausser bien des résultats. Nombre de concurrents, et même ceux qui passent pour s'accommoder d'une piste détrempée, ont été désorientés ; car parler de terrain lourd, c'est trop peu dire : on a galopé dans un marécage. Dans quelle mesure les résultats du Biennal en ont-ils été influencés ? Lilium, qui avait fini loin derrière Gayoffe à Deauville, a terminé devant lui à Dieppe. L'aptitude des produits de Simonian pour les terrains détrempés est la première explication qui se présente à l'esprit et elle est plausible. Mais elle n'a aucun caractère de certitude. Dans le prix Eugène Adam, à Maisons, sur un terrain à peu près normal, Lilium avait déjà précédé Gayoffe, et de très loin. Que ses défaites de Deauville n'aient été que des défaillances dont les causes nous échappent, et que sa course de Maisons et celle de Dieppe nous donnent sa véritable mesure, c'est bien soutenable.

Le rôle qu'a joué l'état du terrain dans le résultat du Prix Amphitrite paraît beaucoup plus certain. Quelque estime qu'on ait pour Castagnette V, on peut douter qu'elle soit de taille à renouveler son exploit, dans des circonstances normales. C'est une destinée assez curieuse que celle de cette toute petite jument, cueillie au mois d'août de l'an dernier à Deauville par M. Fischoff dans une modeste course de haies à réclamer, remise aux courses plates et montrant à l'automne une qualité jusque-là insoupçonnée. Après une assez longue éclipse, elle retrouve sa véritable forme, exactement à la même époque que l'année précédente : c'est là un cas très fréquent chez les pouliches. Mais encore une fois, sans méconnaître sa valeur, on peut croire qu'elle n'a pas battu Floraison, ni même Gaillarde II sur leur mérite.

Cette dernière s'est d'ailleurs si brillamment réhabilitée depuis à Chantilly, qu'il est impossible de concevoir deux courses plus dissemblables. En dépit de tous les raisonnements, de toutes les excuses, ceux qui avaient assisté à la piteuse exhibition de Gaillarde II, dans le Prix Amphitrite, ont éprouvé un gros étonnement en la voyant gagner si allègrement dimanche. Sa tâche était facile, sans doute, puisque son plus redoutable adversaire s'est trouvé être l'honnête et modeste Umbria qui lui rendait six livres, mais elle a gagné dans un style véritablement impressionnant, et il y a tout lieu de croire qu'elle ne restera pas sur son premier succès. Son écurie l'a toujours, d'ailleurs, en dépit des nombreuses déceptions qu'elle lui a causées, considérée comme une pouliche de très bonne classe. Qu'elle trouve sa véritable forme à l'automne et justifie enfin la bonne opinion qu'on avait d'elle, rien de plus normal.

Passons sur le Critérium de Dieppe, que l'écurie A. Veil-Picard s'est adjugé à bien bon compte. Elle a pris la première place avec Capitaine Fracasse et la seconde avec Tradita. Je crois que la pouliche eût fini devant son camarade d'écurie si tous les deux avaient défendu régulièrement leur chance. Mais, de toute manière, le résultat a manqué de signification, faute d'opposants sérieux.

PRÉDICATEUR GAGNE LE PRIX DE CHANTILLY.

A Bade, nous avons laissé échapper quelques épreuves importantes : le Prix de la Fondation de Bade entre autres et le Prix de l'Avenir, mais nous avons une fois de plus gagné le Furstenberg Memorial et le Grand Prix. Dans le Prix de l'Avenir, le représentant du baron Gourgaud, Fidelio, qui avait fini second dans l'Omnium de Deux ans, n'a pu prendre que la troisième place, derrière deux poulains allemands. Le Chatouilleur, qui avait montré une très bonne forme à Deauville, était quatrième. Est-ce là une très bonne note pour les poulains allemands, ou une très mauvaise pour les nôtres ? Question pour le moment insoluble.

La seconde alternative apparaît malheureusement comme la plus probable. Sarrazin, qui est passé, cet été, de l'écurie du baron Gourgaud dans celle de M. Caillault, a enlevé le Furstenberg Memorial au poulain allemand Dolomit. Ses courses antérieures témoignaient d'un certain mérite, mais n'annonçaient pas cependant un succès de cette importance ; saluons-le comme un retour de fortune d'une écurie, jadis heureuse et toujours patiente, sachant choisir son but et le viser avec soin. Dans le Grand Prix, les représentants de l'élevage français, qui avaient d'ailleurs pour eux le nombre en même temps que la qualité, ont remporté un triomphe complet. Ils ont pris les cinq premières places. Les vétérans Rire aux Larmes et Matchless qui recevaient, de leurs cadets de Viris et Gorgorito, l'intégralité du poids pour âge, les ont battus facilement. Il n'y a pas lieu de s'en étonner. Mais peut-on accepter le résultat avec une confiance entière, et croire qu'il nous donne une idée absolument exacte du mérite respectif des divers concurrents en présence ? Je ne le crois pas. De Viris, qui n'a pas été à l'arrivée, ne paraît pas avoir donné sa mesure.

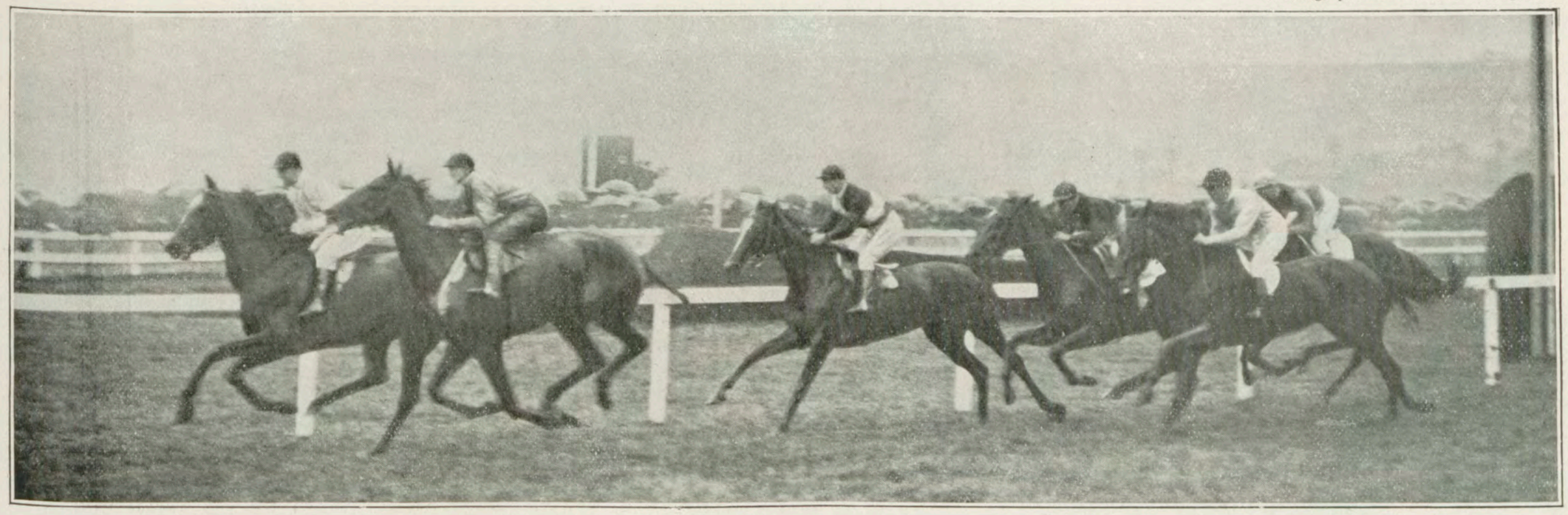
Gorgorito a-t-il, d'autre part, montré sa forme du Grand Prix de Deauville, ou celle du Grand Prix de Vichy ?, On n'en sait rien. Il s'est montré, comme De Viris, très intermittent. Nous ne savons pas, par suite, ce que peut valoir la performance de Rire aux Larmes et de Matchless, qui n'avaient, jusqu'ici, ni l'un, ni l'autre, montré une bien bonne forme cette année. Mais n'importe. Le fils de Rabelais qui avait disputé, toujours sans succès, des prix de 100.000 francs, méritait d'en gagner un, et de terminer, par là, sa carrière.

A Chantilly, le résultat le plus notable a été la victoire très brillante et très significative de Prédicateur. Le poulain du baron Ed. de Rothschild, en dépit de quelques défaillances, apparaît, actuellement, comme le meilleur stayer de sa génération, et probablement aussi de celles qui l'ont précédée.

STUART.

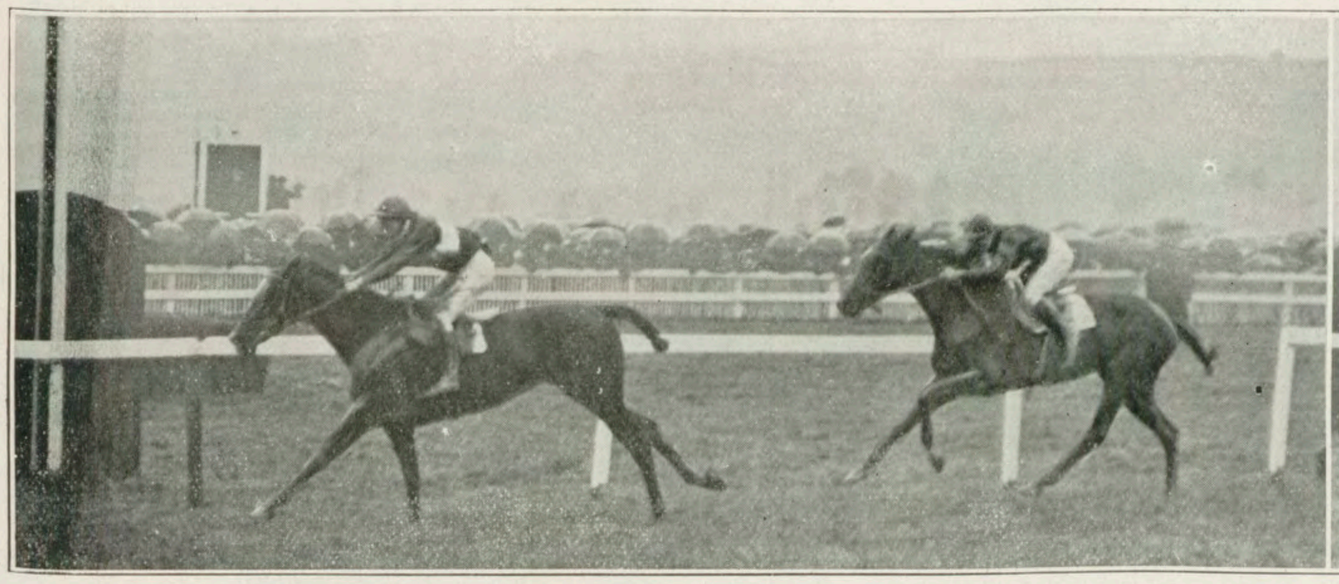
LE MEETING DE DIEPPE

(Photographie de notre envoyé spécial).

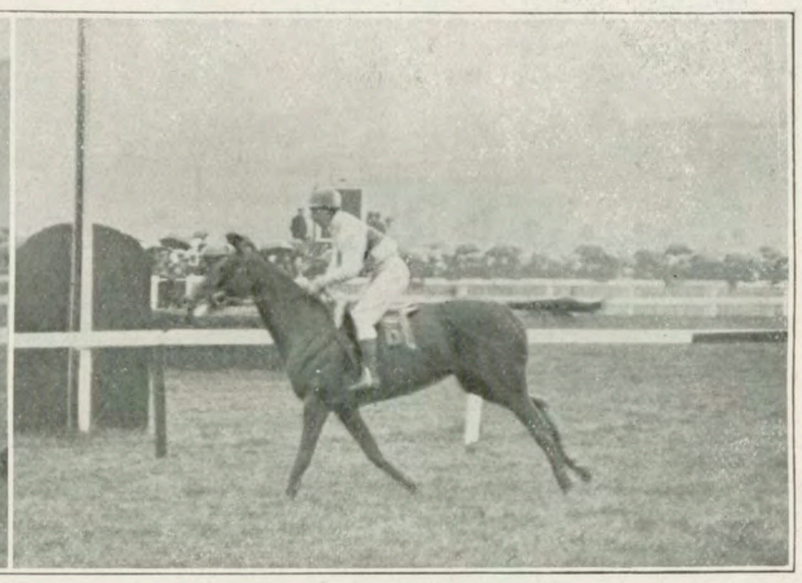


Hardie Yvette Castagnette V Rêveuse Gaillarde II. Floraison

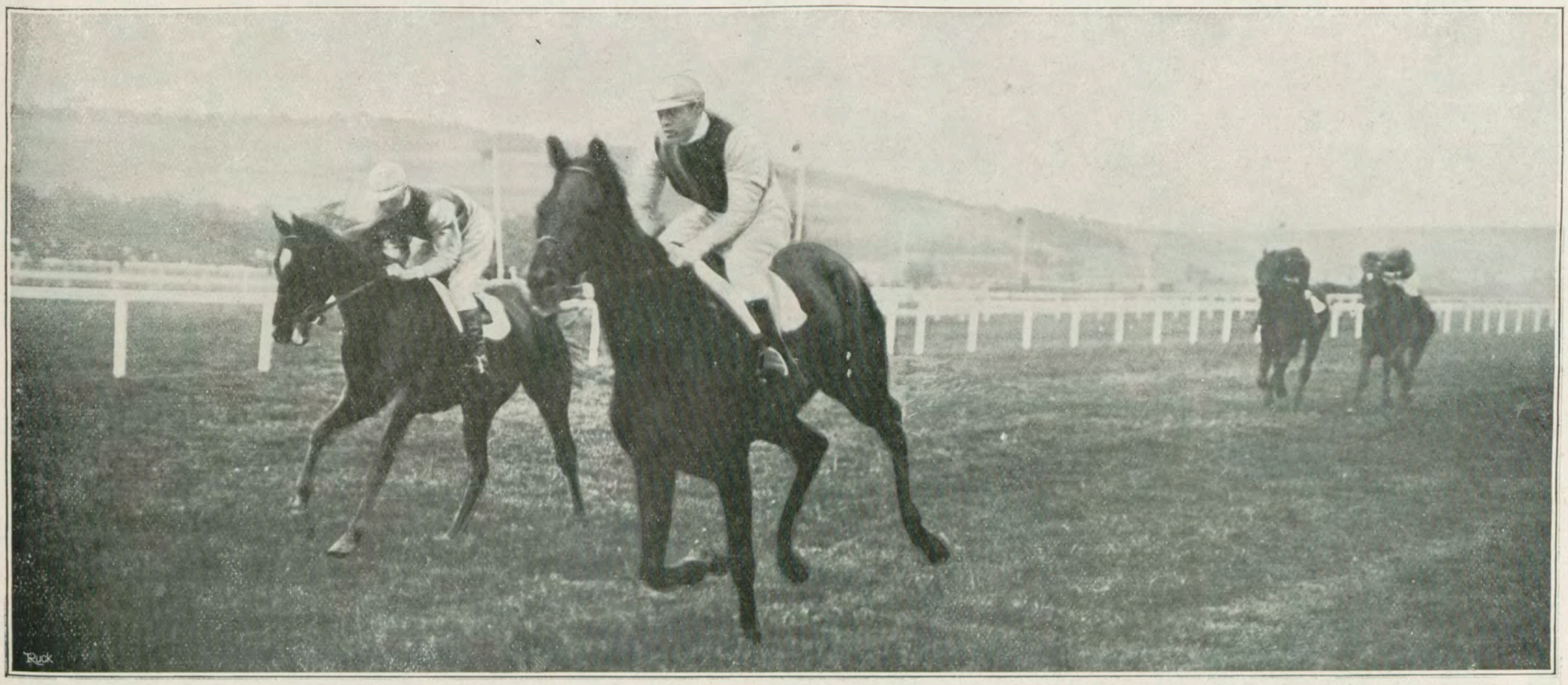
LE PRIX D'AMPHITRITE (2.400 mètres, 20.000 francs). — Dieppe, 27 août. — Un passage.
Le train a été mené par Hardie, devant Yvette, Castagnette V et Rêveuse. En face, Yvette passait en tête devant Rêveuse, Hardie et Castagnette V. Floraison venait bientôt se placer aux côtés de Castagnette V, mais ne persévérait pas dans son effort.



L'ARRIVEE DU PRIX D'AMPHITRITE
Dans la ligne droite, Rêveuse prenait une légère avance, mais Castagnette V venait l'attaquer et passait le poteau avec une longueur et demie d'avance sur elle. Yvette finissait troisième.



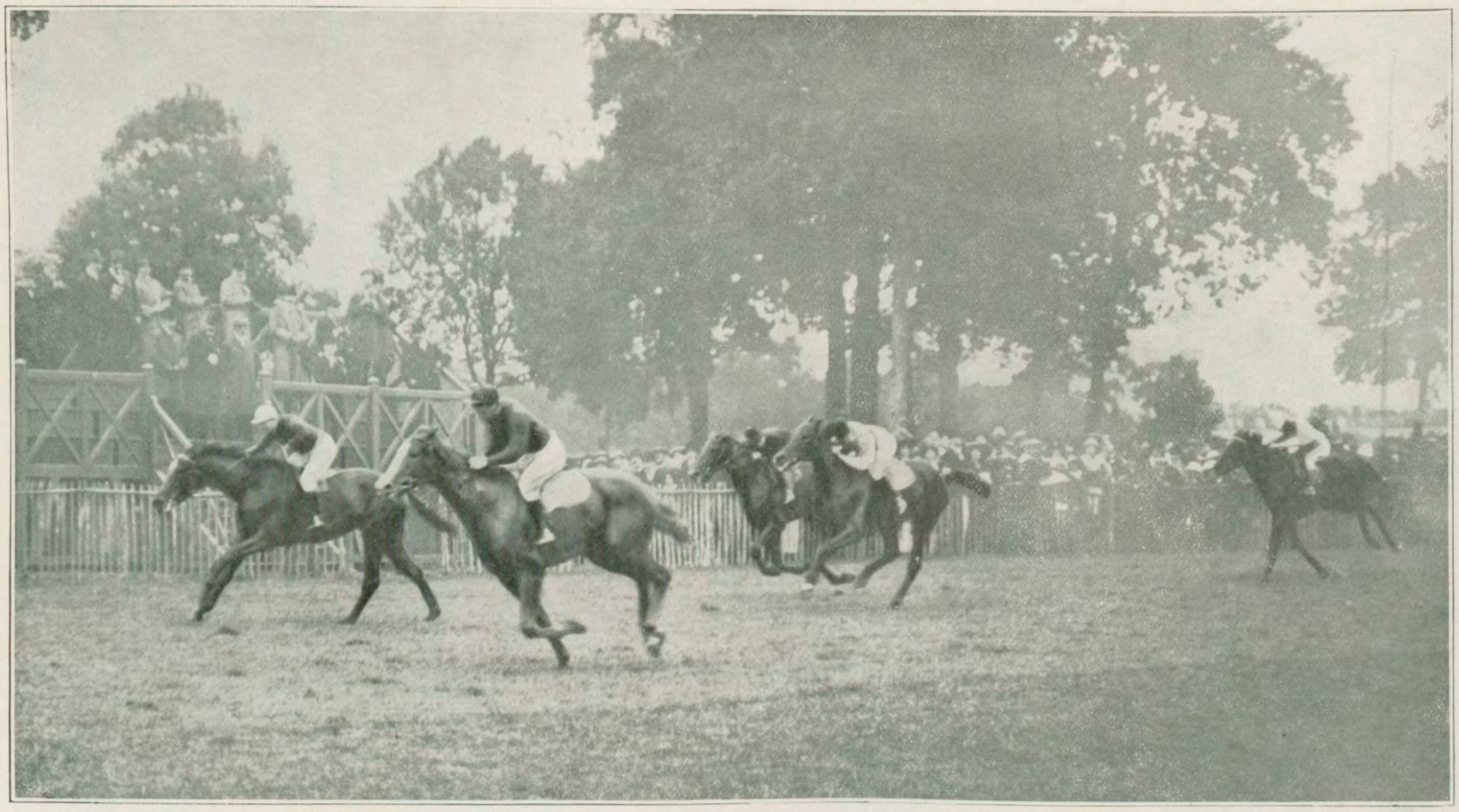
L'ARRIVÉE DU PRIX DE ROSENDAL (steeple handicap).
Kate a dominé ses adversaires de bout en bout, finissant avec 10 longueurs d'avance sur Crémant.



Tradita Capitaine Fracasse Maléfice Marinette V

LE CRITÉRIUM DE DIEPPE (1. 200 mètres, 10.000 francs). — Dieppe, 29 août. — L'arrivée.
Le terrain était très lourd, c'est pourquoi les chevaux ne se sont pas présentés nombreux dans cette épreuve ; les représentants A. Veil-Pieard, Tradita et Capitaine Fracasse, ont mené toute la course. A l'arrivée, Capitaine Fracasse prenait une encolure à son compagnon d'écurie. Maléfice était troisième à quatre longueurs.

LES COURSES DE CHANTILLY



AVANT L'ARRIVÉE DU PRIX DE LA NONETTE (1.100 mètres, 8.000 francs). — Chantilly, 1er septembre.
Hulotte, Clef d'Or, Alaska III et Scala formèrent le groupe de tête jusque dans la ligne droite, où Scala rétrogradait. Sur la fin, Hulotte, à M. Ashman (Belhouse), prenait un léger avantage sur Clef d'Or qui battait de peu Alaska III et Lady Macbeth.

LE MONOPLAN BOREL AUX MANŒUVRES

QUELQUES PILOTES MILITAIRES DU BOREL

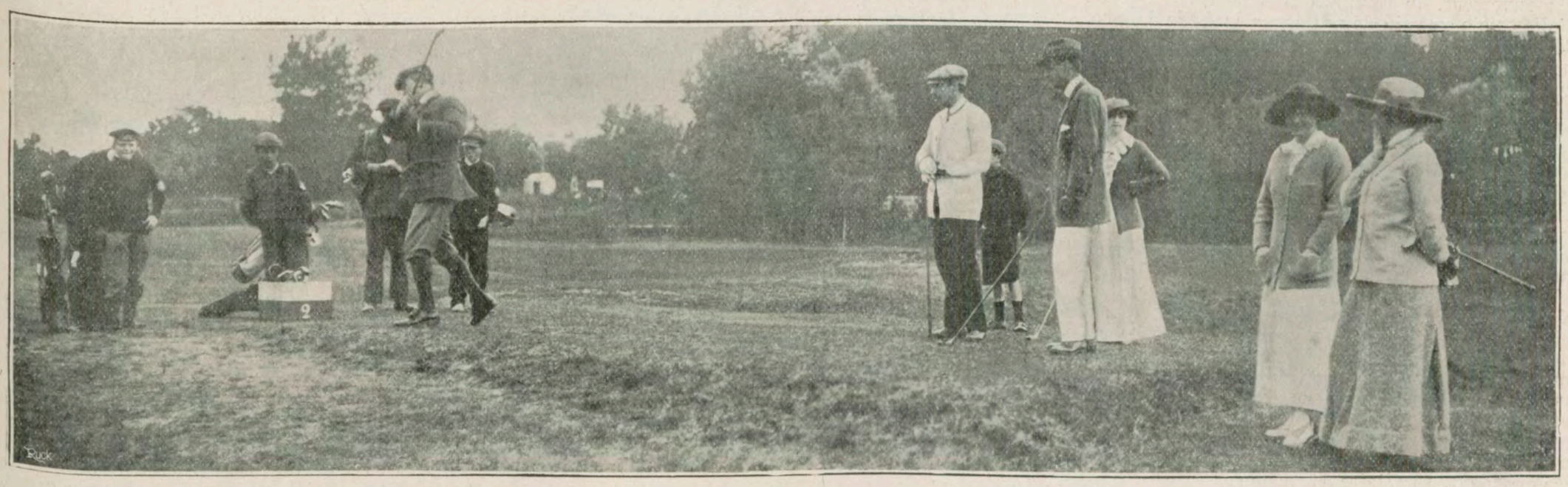
A l'école Borel, de Buc, près de Versailles, cinq pilotes militaires ont passé leur brevet supérieur, pendant la dernière quinzaine. De semblables succès prouvent l'excellence de l'enseignement donné à l'école Borel, dont les pilotes feront merveille aux grandes manœuvres. En haut, de gauche à droite : les lieutenants Garnier, de Vergnette, Ronin. En bas, à gauche : le lieutenant Rœckel ; à droite : le sapeur Pecquet.

LE GOLF SUR LA COTE NORMANDE

Photographies de notre envoyé spécial,

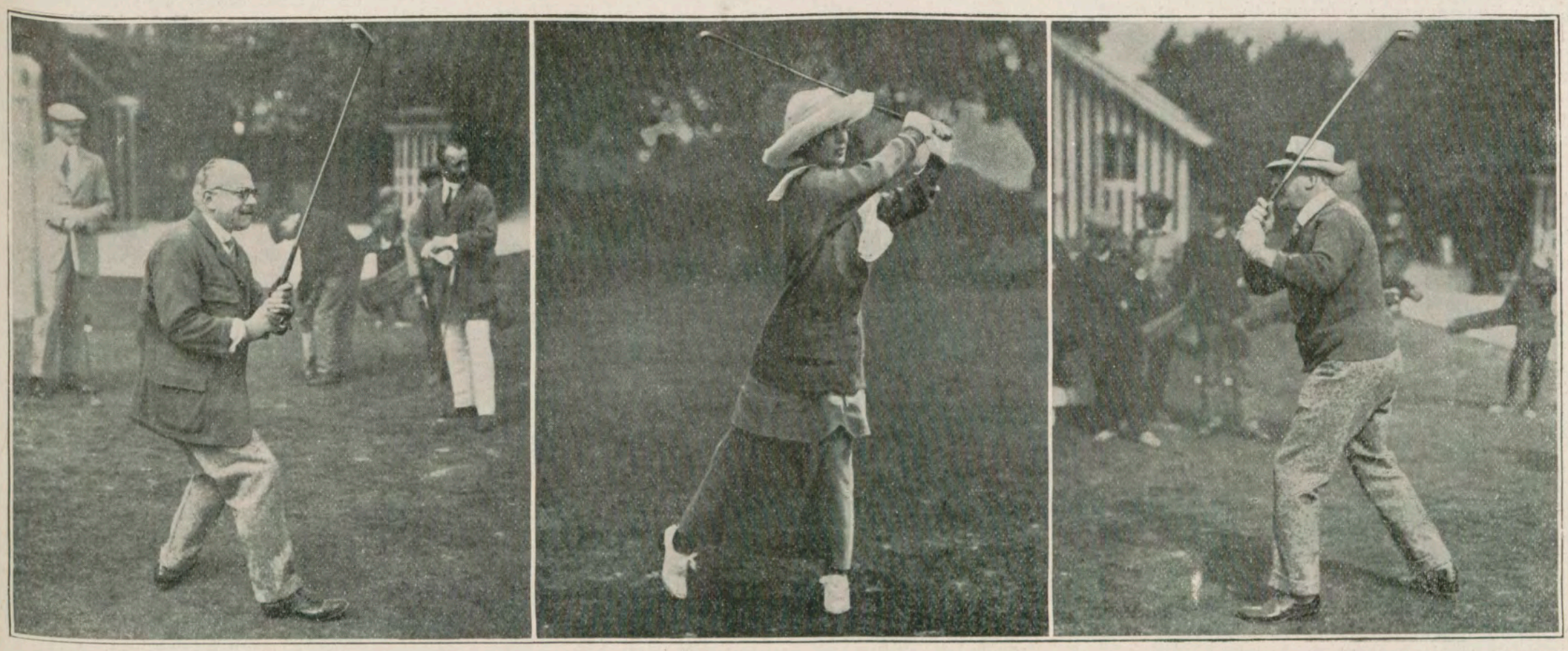
QUELQUES-UNS DES JOUEURS QUI SE DISTINGUÈRENT LE PLUS PENDANT LA SAISON

Cette année, la saison de golf a été particulièrement brillante sur la côte normande ; malgré le temps souvent incertain, les links de Deauville et de Cabourg étaient parcourus par de nombreux joueurs. De gauche à droite : MM. Lefèvre-Portalis, Vagliano, Pinto.



UNE PARTIE AU GOLF DE DEAUVILLE

Comme toujours, un public très nombreux venait assister aux Coupes et Challenges, qui réunissaient les meilleurs amateurs français et anglais, présents sur la côte normande pendant ce qu'on a appelé pompeusement la belle saison.



AU GOLF DE CABOURG

Les réunions organisées par le Golf-Club de Cabourg ont été également très suivies ; voici quelques joueurs et joueuses photographiés sur les links du terrain de Cabourg, de gauche à droite : M. Bache, baronne Edouard de Rothschild, M. Phillips.

LE GRAND PRIX DE FRANCE

QUELQUES POINTS DU CIRCUIT

Une ligne droite avant Parigné-l'Evêque, sur la route du Mans à Boischaudé.

Un virage à la sortie de Mulsanne, sur la route du Mans à Ecommoy,

Le virage à angle aigu de Boischaudé qui conduit d'Ecommoy au Mans.

Le sport automobile connaît aujourd'hui des jours meilleurs. Après avoir eu une fortune presque unique, après avoir bouleversé le monde entier à l'époque de Paris-Berlin et la Coupe Gordon-Bennett, ce fut la décadence rapide et brève, et qu'on put croire irrémédiable. Plus de courses en France de 1908 à 1912, la Belgique suit le mouvement, le Circuit des Ardennes disparaît, l'Italie essaie en vain de prolonger la belle époque, l'Allemagne et l'Angleterre se sont, depuis longtemps, réfugiées, l'une dans le tourisme, l'autre dans l'autodrome.

Mais, peu à peu, lentement, d'une façon continue, voici que renaissent, en France, les courses d'autos. Ce n'est plus la grande épreuve de jadis et il est très certain que le Grand Prix de Dieppe n'évoque que faiblement, et de très loin, un Paris-Madrid, avec son million de spectateurs groupés sur la route de Versailles à Bordeaux; mais ce sont les multiples épreuves, c'est la décentralisation qui commence et qui continue.

Le rôle des Automobiles-Clubs de province a été très important et des plus heureux dans cette renaissance. Ce furent longtemps comme les Académies provinciales dont parlait Voltaire et qu'il nommait de braves filles qui ne font pas parler d'elles, et furent de braves associations pourvues d'un bureau, c'est-à-dire de président, vice-président, secrétaire et même d'un trésorier dont le rôle le plus actif était de préparer les comptes du banquet. Certains de ces clubs tournèrent franchement de la société d'admiration mutuelle à la société d'achat, et ce sont, à proprement parler, des syndicats d'acheteurs en gros de fournitures, plutôt qu'autre chose. Mais d'autres ont compris tout autrement leur rôle et de ce nombre est l'Automobile-Club de la Sarthe et de l'Ouest. Ce fut ce Club qui organisa, de concert avec l'Automobile-Club de France, le Circuit de la Sarthe en 1906. Sa collaboration fut, en effet, plus qu'effective. Puis le Mans eut la gloire du vol de Wilbur Wright, à Auvours; et, par la suite, ses membres ne s'endormirent point. Les premiers, avec quelques Clubs comme l'Automobile-Club du Nord, ceux d'Avignon et de Salon, ils comprirent qu'on pouvait mettre sur pied un meeting en utilisant, à la fois, les ressources locales et les quelques rares et grands ténors que peut fournir encore la capitale. Il y a toujours une ou plusieurs maisons qui ont des voitures de course, et qui en profitent pour les montrer en province. L'agent commercial est très justement fier d'en faire les honneurs. Quelquefois c'est lui-même qui les conduit, car il est lui-même un ancien champion du volant, et il tient à montrer à sa clientèle, que cela impressionne toujours un peu, qu'il ne s'est pas trop rouillé, et qu'il est toujours « un peu là ». Quelle joie s'il parvient à gratter les coureurs parisiens! Ne sourions pas trop, c'est ainsi qu'on fait de la bonne besogne utile.

L'A. C. de la Sarthe se révéla tout de suite grand maître dans l'art de faire ainsi un bon civet sportif, sans que quelquefois il y eut par trop de lièvre. Chaque année, il eut sa petite course, et déjà l'année dernière, il arrivait à donner l'illusion d'une grande épreuve. Je ne crois pas même beaucoup m'avancer en ajoutant que c'est au succès de son prix de France en 1911 qu'est due la reprise de la course annuelle de l'Automobile-Club de France. Cette année, encouragé par son succès de 1911, le club manceau a esquissé les grandes lignes d'un véritable meeting. Deux jours de course, deux séries d'acteurs différents, petites voitures et grosses voitures d'un côté, et de l'autre des motocyclettes.

La course de voitures se subdivise en deux catégories; les voitures construites suivant la formule de 3 litres de cylindrée et qui prendront part au Grand Prix de France; les grosses voitures à formule libre, qui prennent part à la Coupe de la Sarthe. Il y a là tout un lot assez relevé dans lequel on relève les noms de Peugeot, le vainqueur de Dieppe, d'Alcyon, de Schneider qui se comportera très bien là-bas, du petit joujou de Bugatti, de Crespelle, de Bazelaire, de Côte, et joignons-y deux champions de jadis qui ont tout l'air de revenir à leurs premières amours, Benz et Darracq, et il est fort probable que Fiat, Lorraine-Diétrich, et deux marques étrangères, Excelsior et Spa y représenteront la Belgique et l'Italie.

Enfin, il y aura les motocyclettes. Voici également une renaissance, attendue, nécessaire, et qui n'a que trop tardé. On a vu que ces temps derniers l'Automobile-Club de France avait sérieusement proscrit toutes les courses dans lesquelles on admettait des motos de trop grande puissance. L'A. C. F. peut faire son *mea culpa* en l'occurrence. Ce fut lui qui créa le règlement d'où sortit la motocyclette monstre, qui tua en France le goût et la vogue de ce petit engin.

En fixant la limite de poids maximum à 50 kilos, sans autre restriction, il aboutit à des engins bizarres, tout en moteur, sans embrayage, sans frein, sans suspension, filant à des allures de locomotive, et à peu près impossibles à mettre en marche.

Heureusement, vint la réaction. Certaines associations comme le Motocycle-Club et l'Auto-Cycle-Club de France se consacrèrent uniquement à la motocyclette. Ce dernier organisa même avec les *Sports* une série de Tours de France; mais ce furent, là encore, les Anglais qui furent nos maîtres.

Les clubs anglais eurent chaque année tout un calendrier d'épreuves, dont le programme fut fort bien tracé.

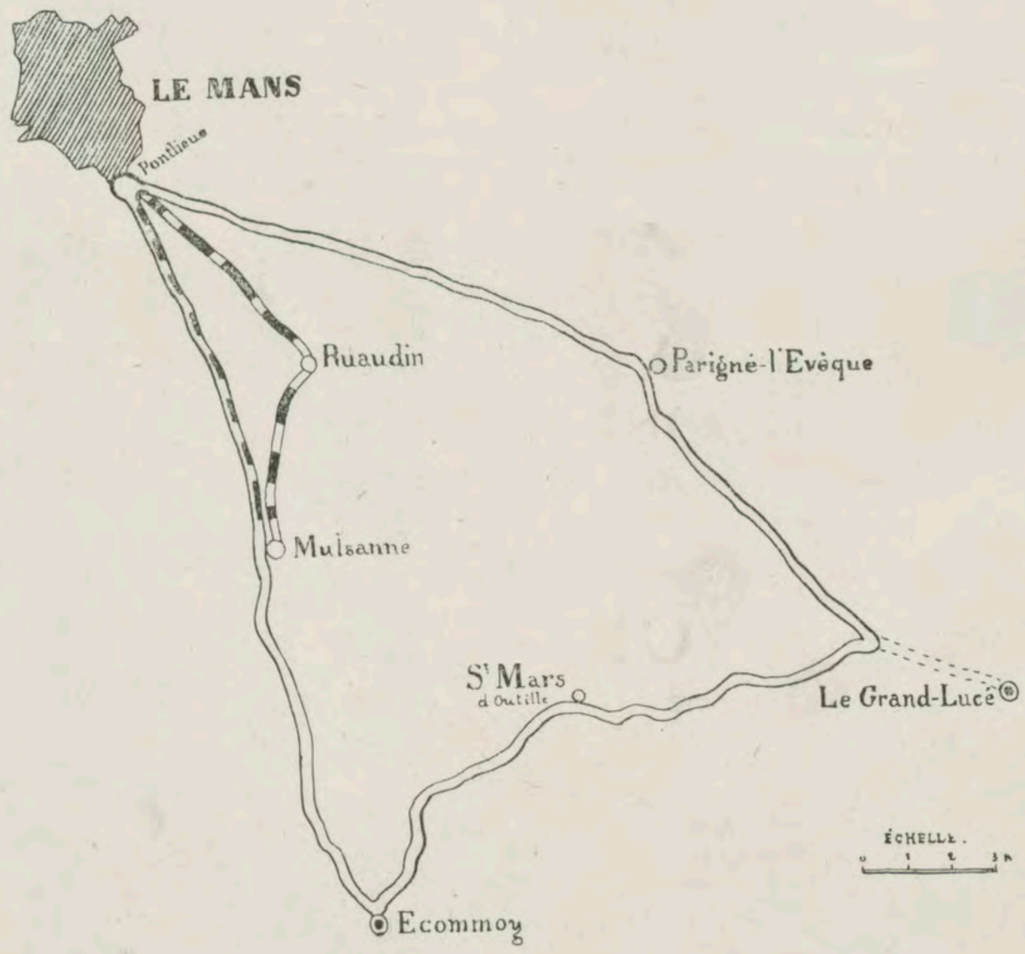
Le résultat fut net. Il y a en Angleterre près de 50.000 motocyclettes. Le seul district de Londres en possède 20.000, déjà le double de ce que possède la France.

Les Anglais sont d'ailleurs, grâce à cet entraînement, devenus des maîtres redoutables, aussi bien dans la motocyclette que dans le tricar et le sidecar.

Et pourtant, quel pays se prête mieux que la France au développement de la motocyclette ? En province surtout, où il est facile de remiser, où l'on est tout de suite sur la belle route, quelle joie peut donner ce petit engin, rapide, léger, coûtant peu, dont on est, sans trop de travail et sans connaissances spéciales, le mécanicien et même le réparateur.

Nos meilleurs spécialistes français, Peugeot, Alcyon, Terrot, Griffon, seront en ligne contre les Anglais. Souhaitons-leur une victoire qui sera non seulement celle du vainqueur, mais aussi la victoire de tous.

GEORGES PRADE.



LES DEUX CIRCUITS

Le Circuit de la Sarthe comprend un parcours pour les voitures et un autre pour les motocyclettes.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air.* — Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., impasse Ronsin Paris.